COSMIC MOTORS

SPACESHIPS, CARS AND PILOTS OF ANOTHER GALAXY

FOREWORD BY SYD MEAD



DANIEL SIMON


21


COSMIC MOTORS
656
L.Rainbow

DANIEL SIMON

COSMIC MOTORS

SPACESHIPS, CARS AND PILOTS OF ANOTHER GALAXY

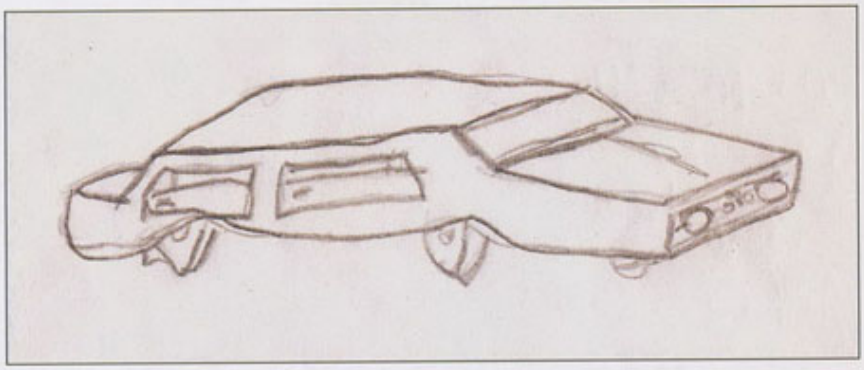
FOREWORD BY SYD MEAD

designstudio PRESS

L.Rainbow

DEDICATION

For my parents, my sister, and somebody special... you guys rock!



August 1979, 3 years old.

CONTACT

Find Daniel Simon's current email at www.danielsimon.net or visit www.cosmic-motors.com

Copyright © 2007 by Design Studio Press

All rights reserved
No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, xerography, and videography recording without written permission from the publisher, Design Studio Press.

All illustrations in this book are copyright © 2007 by Daniel Simon or the respective artists.

Published by Design Studio Press
8577 Higuera Street
Culver City, CA 90232
http://www.designstudiopress.com
E-mail: Info@designstudiopress.com

Designs, Art Work, Text:	Daniel Simon
3D Modeling, Photography:	Daniel Simon
English Editor:	Melissa Kent
Copy Editor:	Kate Soto
German Editor:	Antje Simon
Layout Art Direction:	Daniel Simon
Production Layout:	Chris Ayers
Xenotron font courtesy:	Kees Gajentaan

10 9 8 7 6 5 4 3 2

Printed in China
First Edition, December 2007

Library of Congress Control Number:
2007936105

Paperback ISBN-10: 1-933492-27-9
ISBN-13: 978-1-933492-27-8
Hardcover ISBN-10: 1-933492-28-7
ISBN-13: 978-1-933492-28-5

L.Rainbow

CONTENTS >>

FOREWORD BY SYD MEAD **007**

INTRODUCTION BY DANIEL SIMON **009**

THE STORY **011**

THE VEHICLES OF COSMIC MOTORS

CAMARUDO **013**

ICETRAIN **031**

SEXY MAGRELA **049**

TAOOA **067**

DJADO FLEET **079**

DETONATOR **089**

NEMBIQUARER **105**

GALAXION **121**

GRAVION **141**

VEHICLE SPECIFICATIONS **158**

EXTRAS

BEHIND THE SCENES **162**

AUTHOR'S BIOGRAPHY **165**

DEUTSCHE ÜBERSETZUNG **166**

CREDITS **173**



Syd Mead and me in his Pasadena, California home, Spring 2007.

L.Rainbow

FOREWORD

Imagination is the stuff of *what if:* the uniquely human ability to invent fantastical scenarios peopled and equipped with marvelous machines, soaring environments and all the attributes of the usual multiplied a thousand times, by the combination of skilled design talent, a highly developed sense of proportion and scenario and above all, the facility to convincingly be there.

The journey of imagination can take us to far-off galaxies or just slightly ahead of now in the time continuum. No matter the premise and the time frame, Daniel Simon is the ideal tour guide who invites the observer to experience distant visions of technological wonder, future possibilities barely dreamed of and a complete illusion of reality that entices the viewer to leave, if only for the moment, the mundane world of now and become immersed in the exhilarating world of what if.

I have been creating imaginative scenarios for many years. In those fortunate years of completing innumerable futures, I have encountered only a few who so expertly combine rationale with wild designs informed by a solid appreciation of mechanical validity and coupled with explosive scenario.

In this volume you can follow the design track of enormous machines that thunder across endless frozen ice fields, or be touching-close to swift craft that roar through the skies of unknown planets, illuminated by the baleful glare of multiple suns. I am fascinated by Daniel's mastery of detail that is complemented by a thorough facility in three-dimensional realization of his stunning designs.

This collection of Daniel's work is an example for those inspired to follow a career in imaginative design and illustration. It will also rekindle the ambition and become a mind tonic for those already successfully pursuing professional goals. So, turn the pages, let your mind roam free through the galactic halls of unbridled imagination, and simply enjoy.

SYD MEAD
PASADENA, CALIFORNIA JULY 21 2007




TO OPEN

INTRODUCTION

It was in November 2005 when I was contacted by publisher Scott Robertson. He had the idea to launch a unique book of my work. After recovering from the shock of it, I felt like I had landed on the moon. Two days later I agreed, and today you're holding the result in your hands.

After that, a lot of work lay ahead of me. I always try to illustrate my designs and sets as photorealistically as possible in order to challenge the viewer's mind. That aim creates an incredible amount of work. And if there are no fancy lighting effects obscuring the design, all of the details must be resolved. The vehicles, their interiors, logos, graphics, environments, names, figures, and the story—everything has to be created from scratch. And all I start with is a blank sheet of paper.

Ever since I have been able to think, my mind has been full of fantastic cars, planes, and all kinds of machines. I have enjoyed drawing ever since I was a child—even without the wonderful inspiration of the *Star Wars* films or comics. Growing up in East Germany, I didn't even know about their existence. Rather, my imagination went its own way.

These days, as a professional car designer, I am training my eyes and improving my skills every day. I've been lucky to work for some of the most exclusive car brands on this planet.

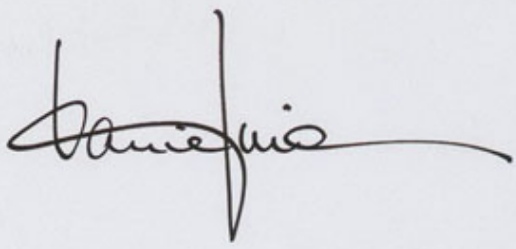
I see my work today as a blending of the two worlds I love: on the one hand, professional car design—with sensitive handling of proportions and passion for detail; on the other, entertainment design—with its unlimited opportunities for the imagination and its celebration of the impossible. My workflow merges two different disciplines. I combine classic drawing on paper, which follows the same rules as it has for centuries, with digital technology, which is constantly evolving. That creates a steady challenge, and I am glad to practice both disciplines.

This book has been my opportunity to let my imagination go beyond the usual. I created a stage—the Galaxion Galaxy somewhere out there in space—and filled it with vehicles of all kinds. Some of these vehicles could function on our own planet Earth, but most of them rely on the physical conditions of places in this faraway galaxy. The cultural atmosphere there is very similar to ours on Earth, which keeps us connected to these faraway places. Like Earth, Galaxion citizens contend with their need to travel, their thirst for speed, their desire for competition, and their obsession with beauty. All of this is reflected in its vehicles.

This volume shows the results of the challenge I created for myself. It wouldn't exist without the stirring passion of Design Studio Press. I also thank Syd Mead, probably the greatest visual futurist of all time, for contributing the foreword. His support is a big honor for me.

I hope *Cosmic Motors* inspires you. Welcome to my world.

DANIEL SIMON, BERLIN, AUGUST 2007



L.Rainbow

THE STORY OF COSMIC MOTORS

Cosmic Motors is an independent manufacturer of vehicles of all kinds, located in the center of the Galaxion Galaxy. CoMo, as it is affectionately referred to by its fans, was founded by the famous Redooa brothers in the Galaxion year 8966-B.

The Redooa brothers were the sons of a successful rocket scientist. They were always fascinated with mechanical perfection and beauty. Osni Redooa commenced his groundbreaking research in aviation early in his childhood years. Like his father, he became an excellent scientist and space-flight enthusiast. Scared of flying himself, he always kept his feet on the ground. His brother Fritz, on the other hand, was a brilliant race car driver and liked the smell of fuel. He never really cared how engines worked—all he loved was racing and style.

Cosmic Motors is a perfect combination of both brothers' passions. Their polished presentations and sophisticated designs set a new standard in the galaxy—up until this point, the design, production, and sale of vehicles added up to a rather trashy business. Even ASTROCON, the biggest player in the business with more than 2 million workers and over 6,000 different vehicles in production, had an eye on these two visionaries.

CoMo soon became a rising star among the big established vehicle makers in the Galaxion system, and countless record-breaking CoMo vehicles steadily caught the attention of the public. Besides their revolutionary developments in transportation, CoMo gained fame by turning retired war machinery of other makers into the finest sports-competition vehicles. The transformation of these retired war machines into racers reflects the now peaceful state in the galaxy, even if there are still remote planets with ongoing conflicts.

This classic success story met a classically tragic ending when race-addicted Fritz persuaded his inexperienced and flight-wary brother, Osni, to join him in taking out the two SEXY MAGRELA race ships. Both multi-race-winning ships belong to Osni's race-ace daughters, Roketa and Lagata. The brothers crashed into each other and neither survived the tragic collision.

Thanks to the stirring ambitions of Osni's daughters, the story of CoMo continues today, and the company is thriving under the women's leadership. The corporation is now growing faster than ever and has bought its own tiny planet surrounded by several moons, which offers a variety of test areas and production facilities. Each CoMo vehicle is custom-tailored for the physical conditions specific to each planet in the Galaxion system.

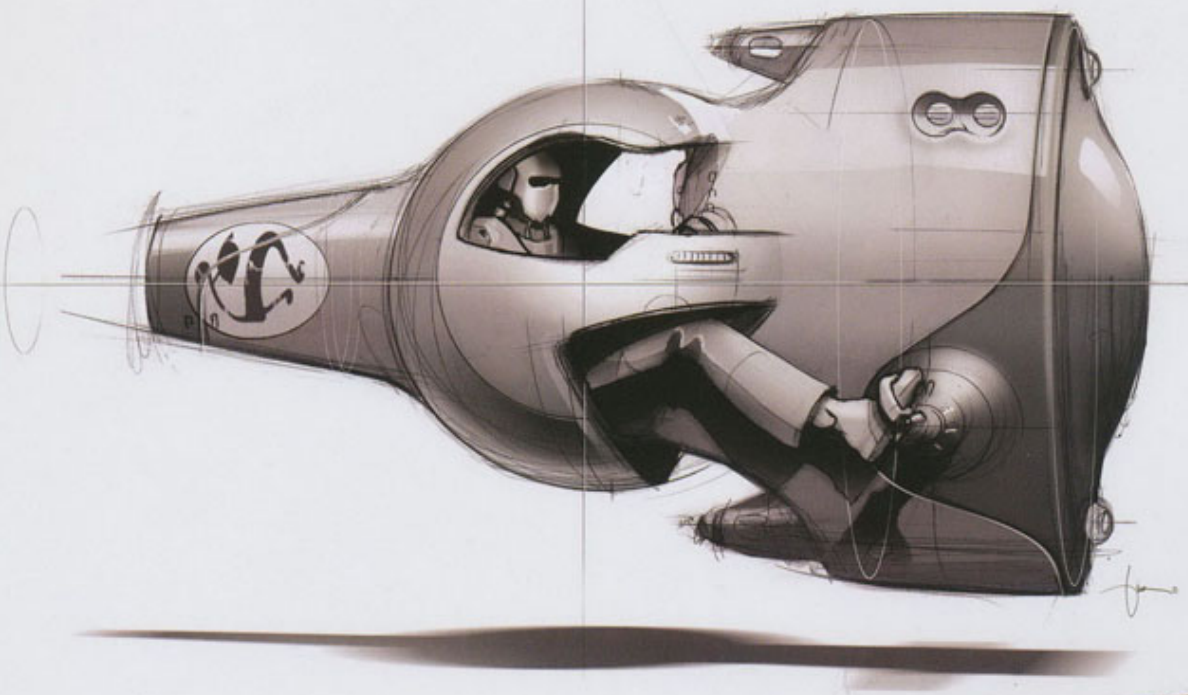
Today, Cosmic Motors produces some of the finest vehicles in the Galaxion Galaxy, blending cutting-edge technology with a sophisticated design aesthetic.

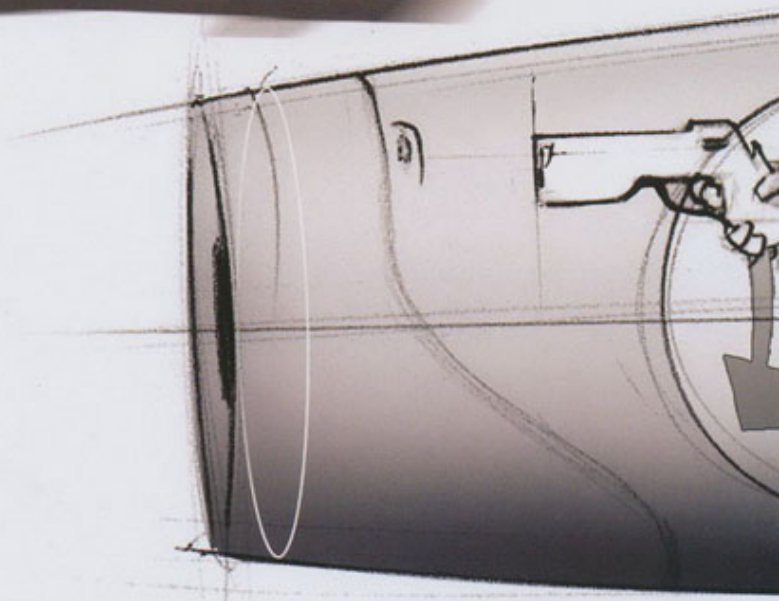


THE CAMARUDO

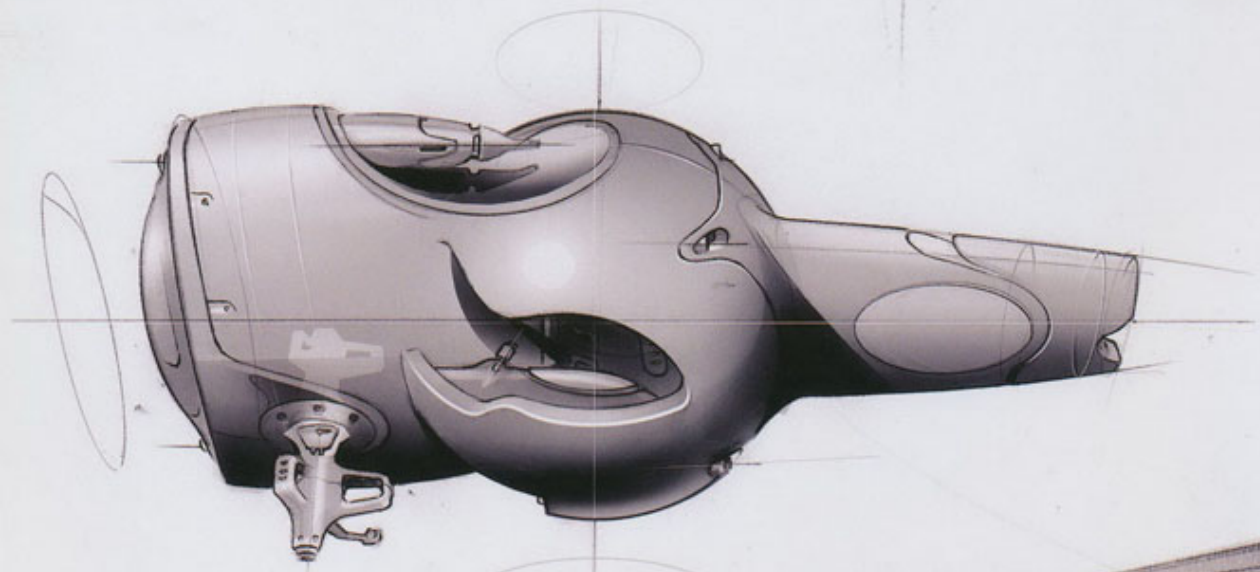
TYPE: SOLO SPORT PODSTER
PLANET: OOSFERA

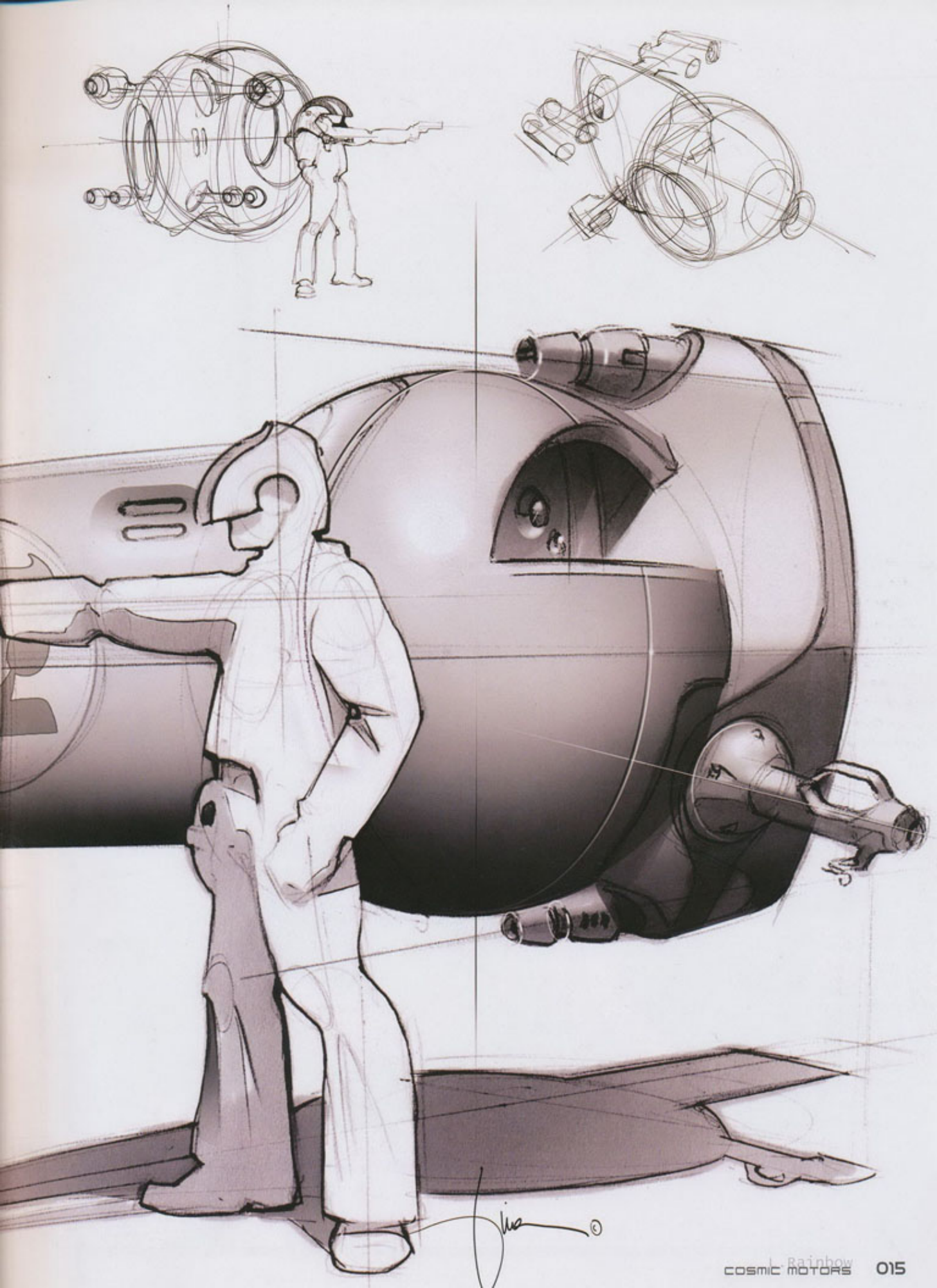
The CAMARUDO is a one-person motion device, powered by a small conventional turbine that only allows for ground-level flights. Originally constructed on planet Oosfera from the scrapped parts of wrecked cargo spacecraft, it is affordable even for the most impoverished settlers. For them, the gunner is the perfect device for hunting, enabling them to feed their families. Impressed by its simplicity and success, Cosmic Motors rebuilt these little ships for amateur races and junior pilot education. Equipped with paint ammunition, the CAMARUDO has turned out to be the race ship for a young, less-priveleged set. Many famous pilots have made their first moves in this tiny beast. As a contrast to its scrappy namesake, the CAMARUDO is often pimped out and customized to an extreme degree of cost and extravagance. It was the first successful vehicle to spread the brand name Cosmic Motors.

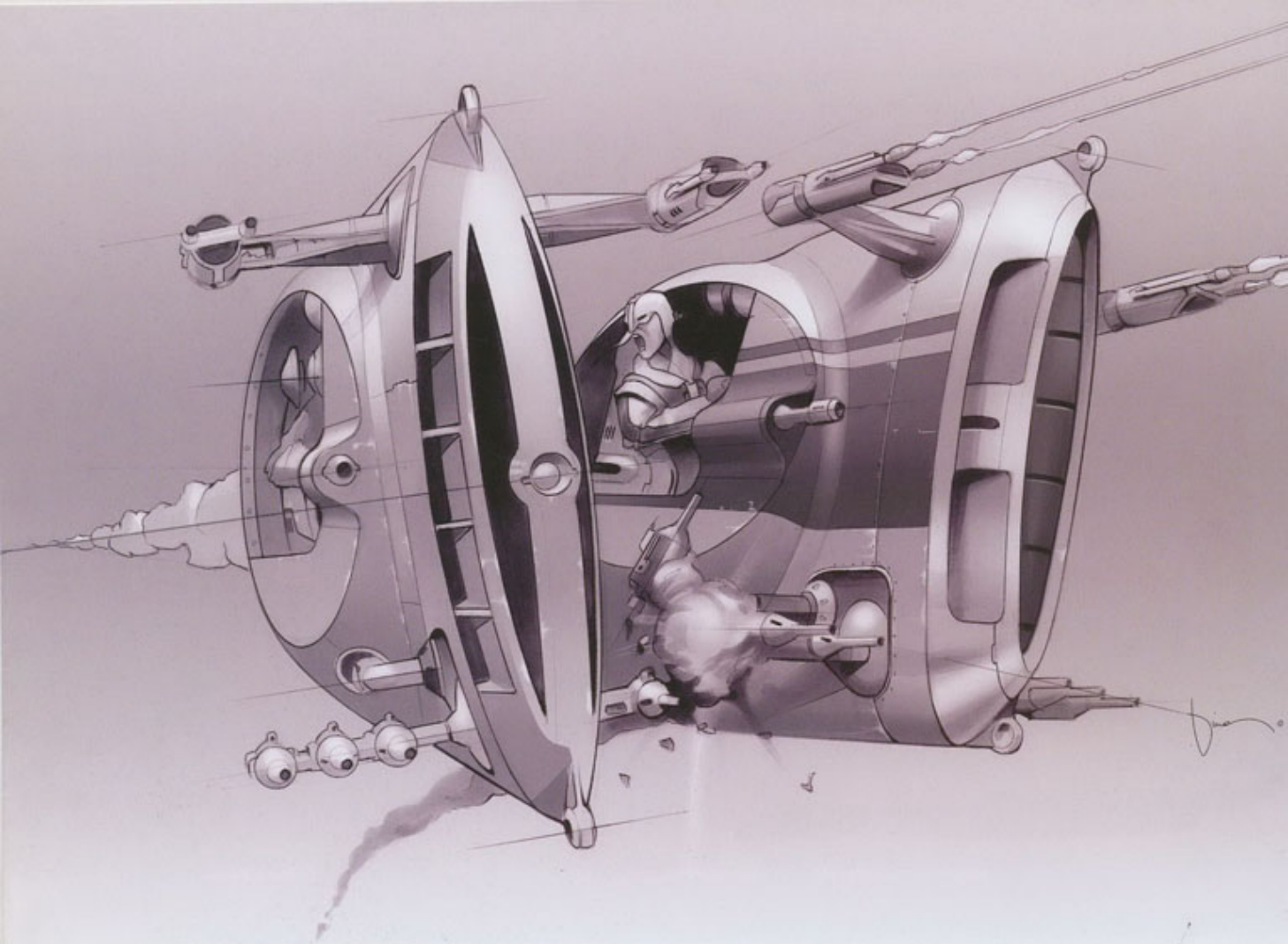


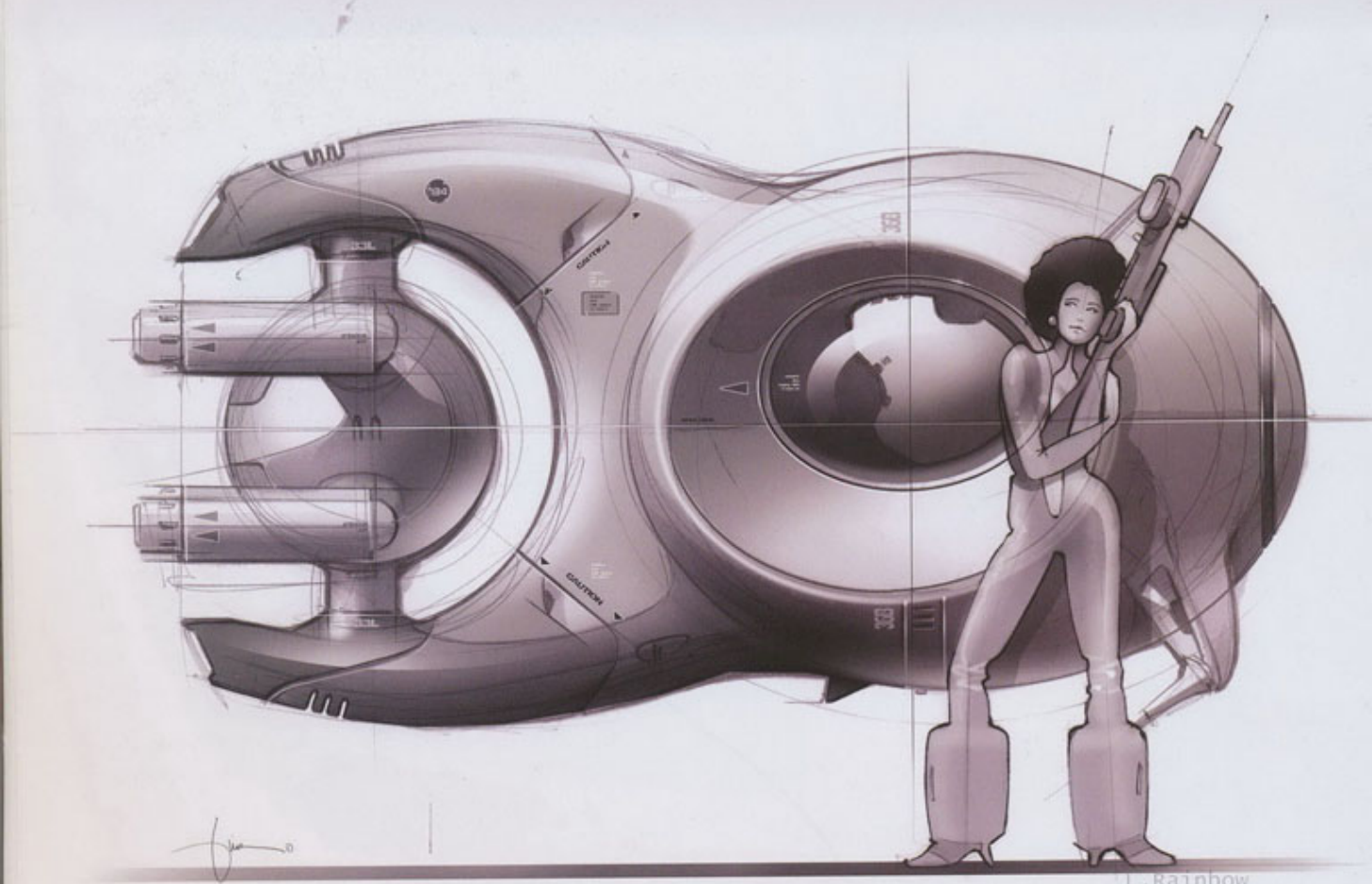


The first sketches for the CAMARUDO project. According to the story, this vessel was originally assembled by farmers. I wanted to reflect that simplicity in its design. An open sphere that surrounds the pilot serves as a primitive cockpit. Forward visibility is secondary—the CAMARUDO pilot steers the ship while staring at a virtual 3-D display. The rear end at the stage of design shown here is some sort of narrow nozzle, but this feature didn't make the final design. It was replaced by a completely exposed, conventional turbine. Other things changed during the design process. The seating position, for instance, evolved from having the pilot's legs exposed to becoming a completely enclosed cockpit.

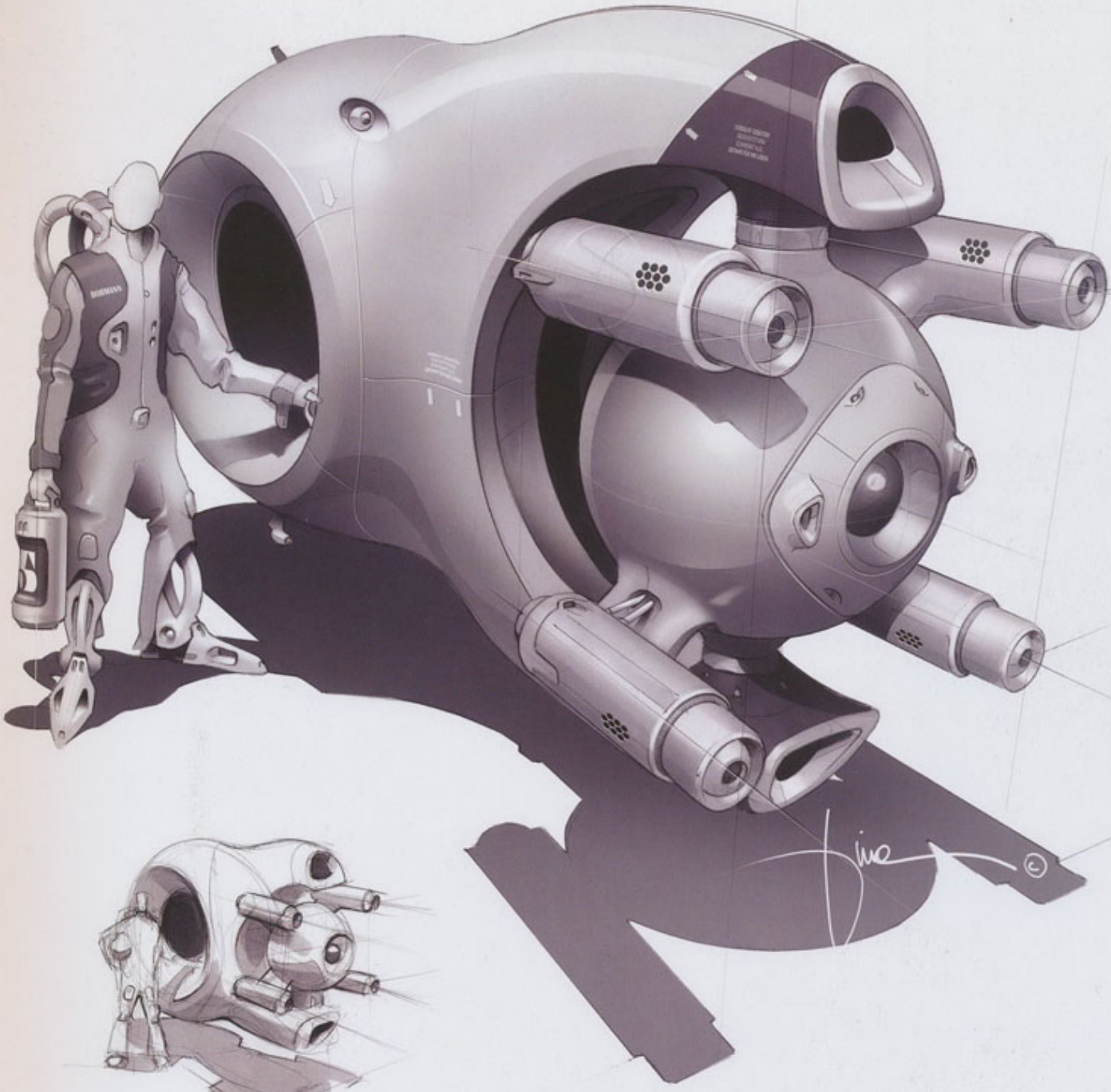


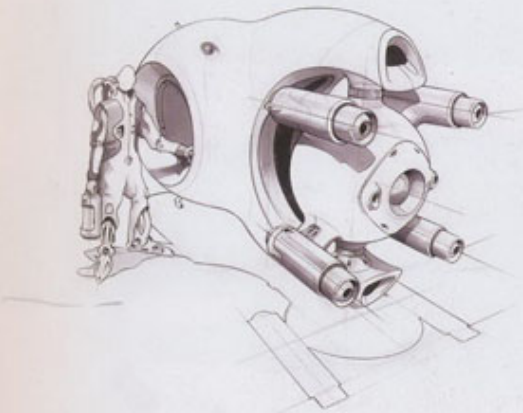






L.Rainbow

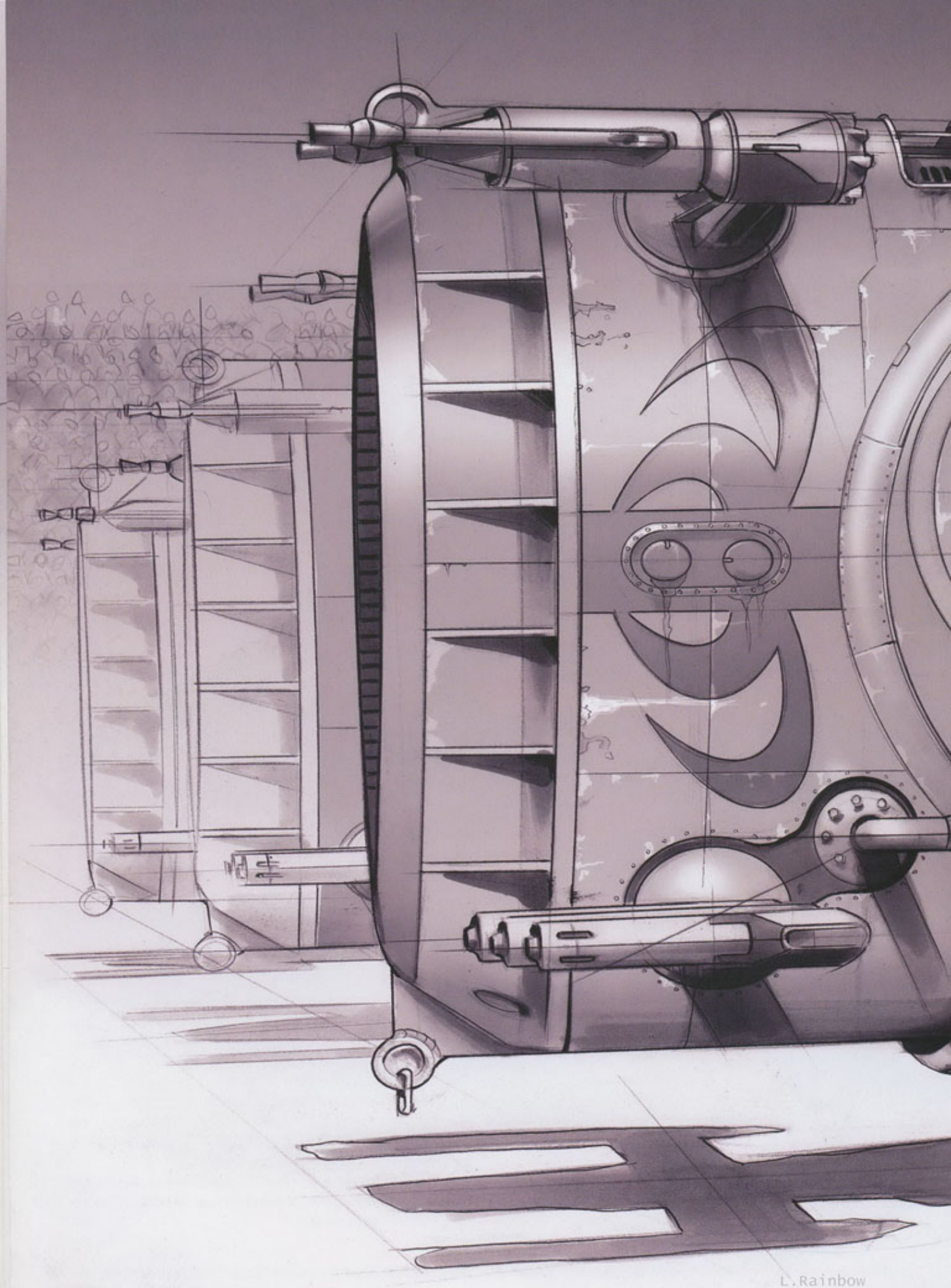


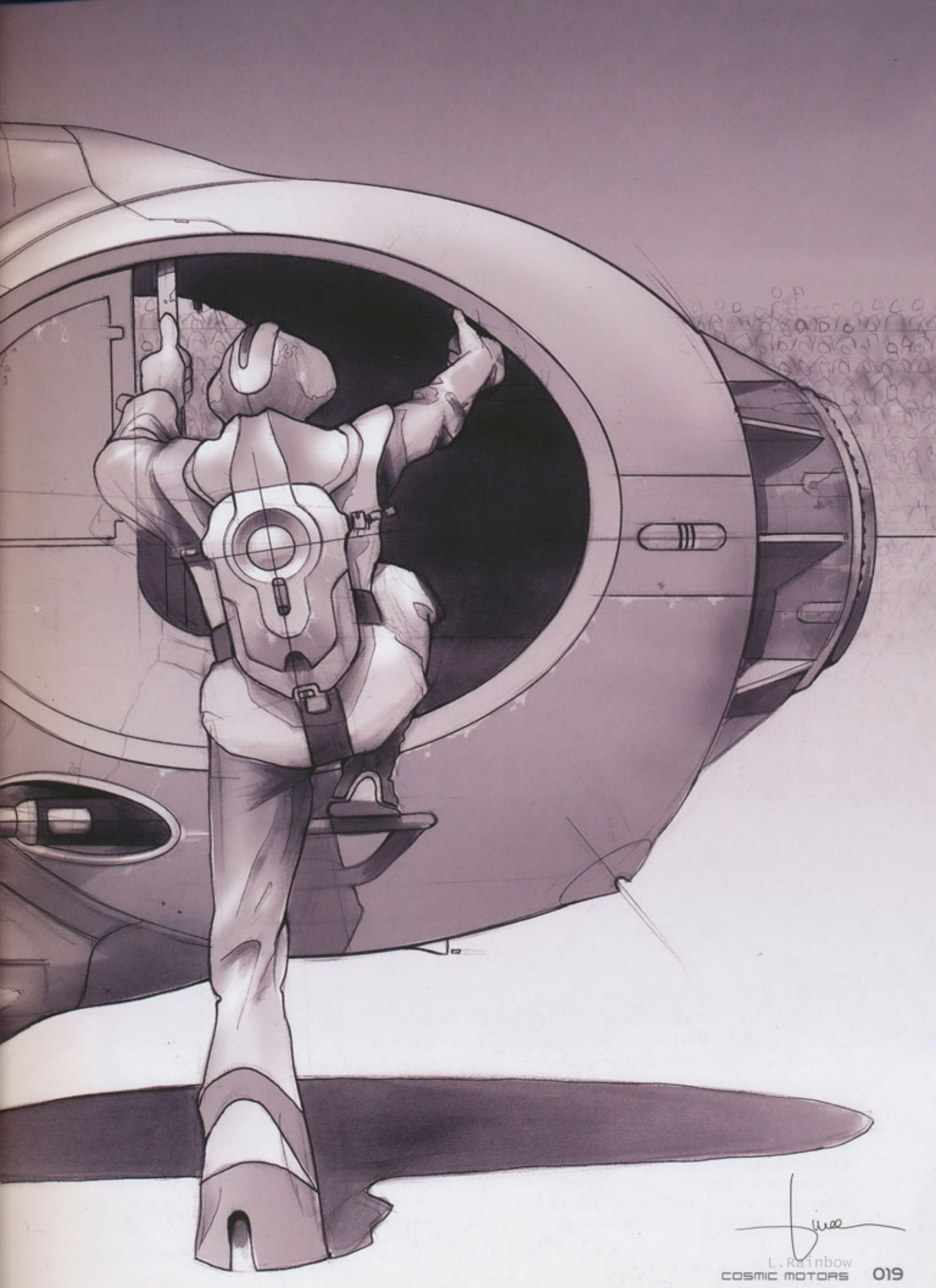


From a design standpoint I still prefer the front end shown here to the final CAMARUDO. But it didn't quite fit the story of a simple vessel, as this is a very complex construction. On this page, you see three steps of my sketch development—at the center, the loose doodle to set perspective and the positioning of the character; below, the clean line drawing done with templates, ready to be scanned; and on top, the final artwork with a layer of Adobe® Photoshop® airbrushing to render out the surfaces and details.

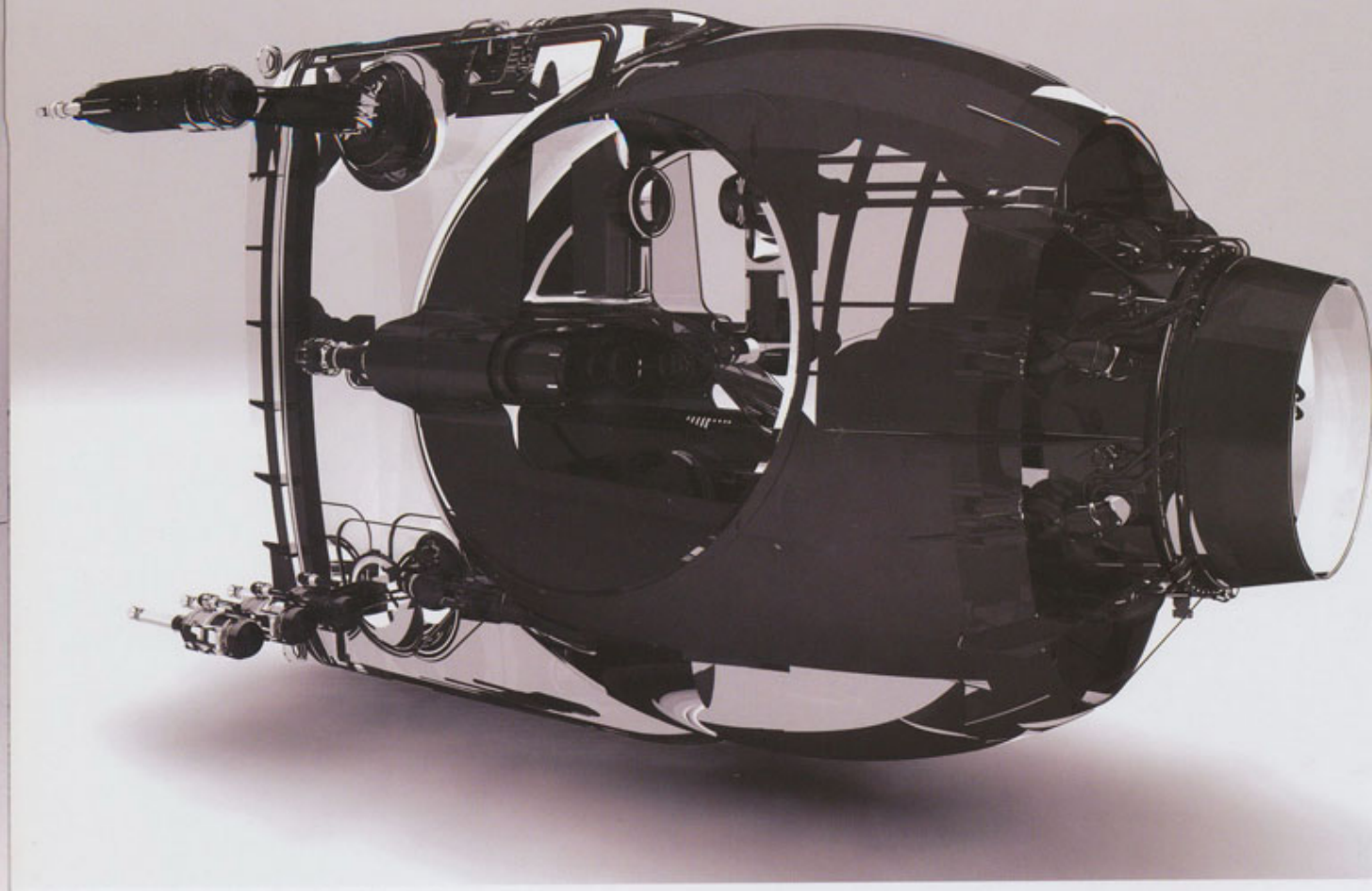
Top left: I sketched a race scene: Two greenhorn rookie pilots are in trouble. Below: a version of CAMARUDO with an enclosed canopy cockpit.

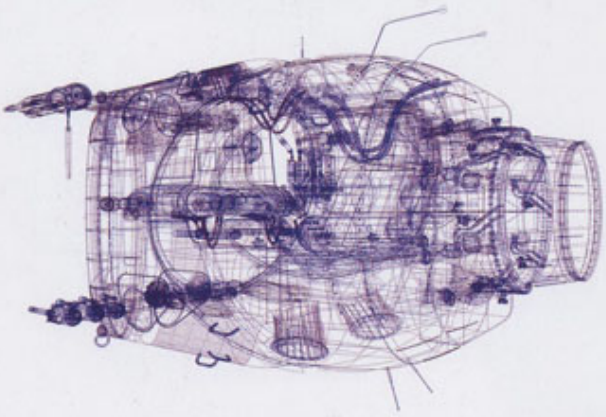
L.Rainbow

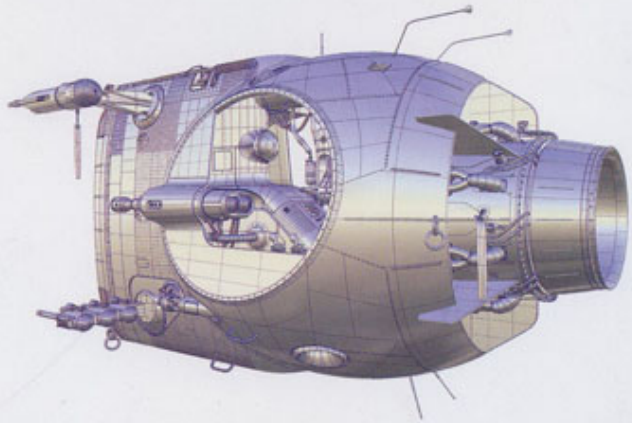

L.Rainbow



L.Rainbow







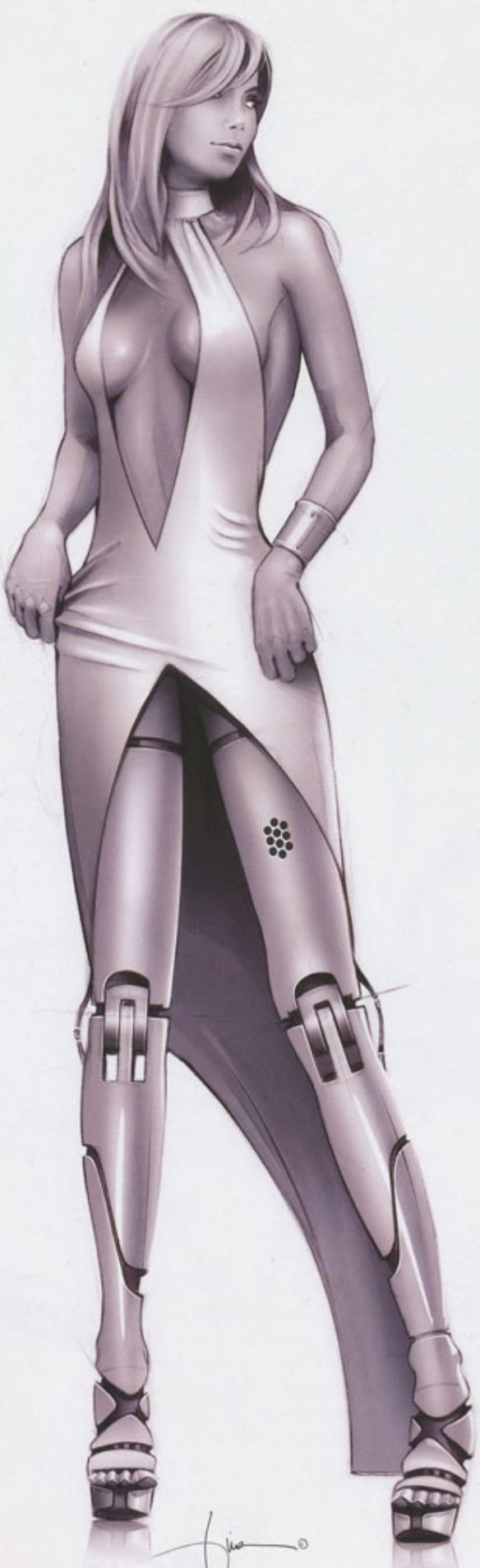
As with all of the projects in this book, the CAMARUDO was modeled with *Autodesk® AliasStudio™* software. That package gives me a professional tool to precisely control the curves and surfaces of the 3-D model. In most cases, I want to translate my two-dimensional design proposal as closely as I can, to avoid digital design accidents. I grew up learning the design workflow in the car industry, where you still define the shapes using conventional artistic media, and can only translate it digitally as a parallel to that process. Pure digital automotive design always lacks tension and feel in the surfaces.

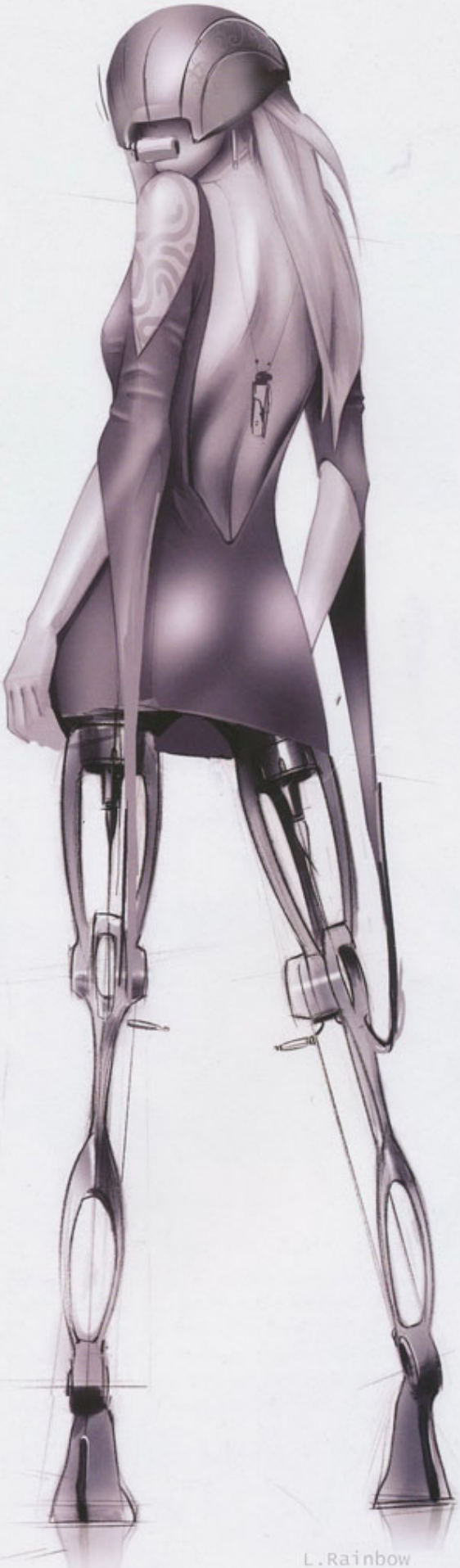
Back to this one here. I went pretty far with the detailing, which always pays off once I print my final renderings in giant scale. Most of the rivets are modeled to avoid complex bump mapping. And notice the cockpit, which later on is hidden in the ship.

Right page: Ideation for the synthetic legs of the pilot. See next page.

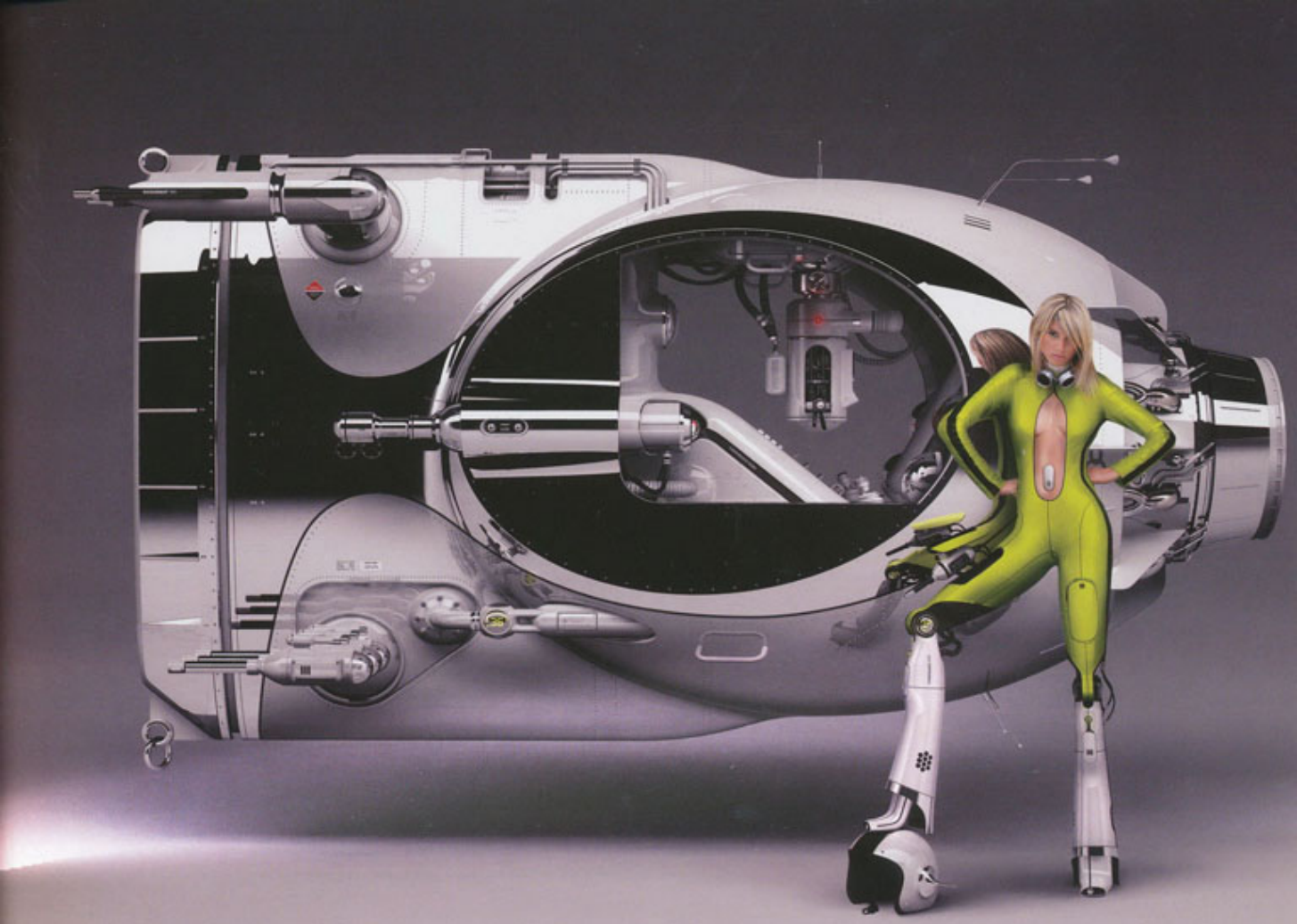
L.Rainbow







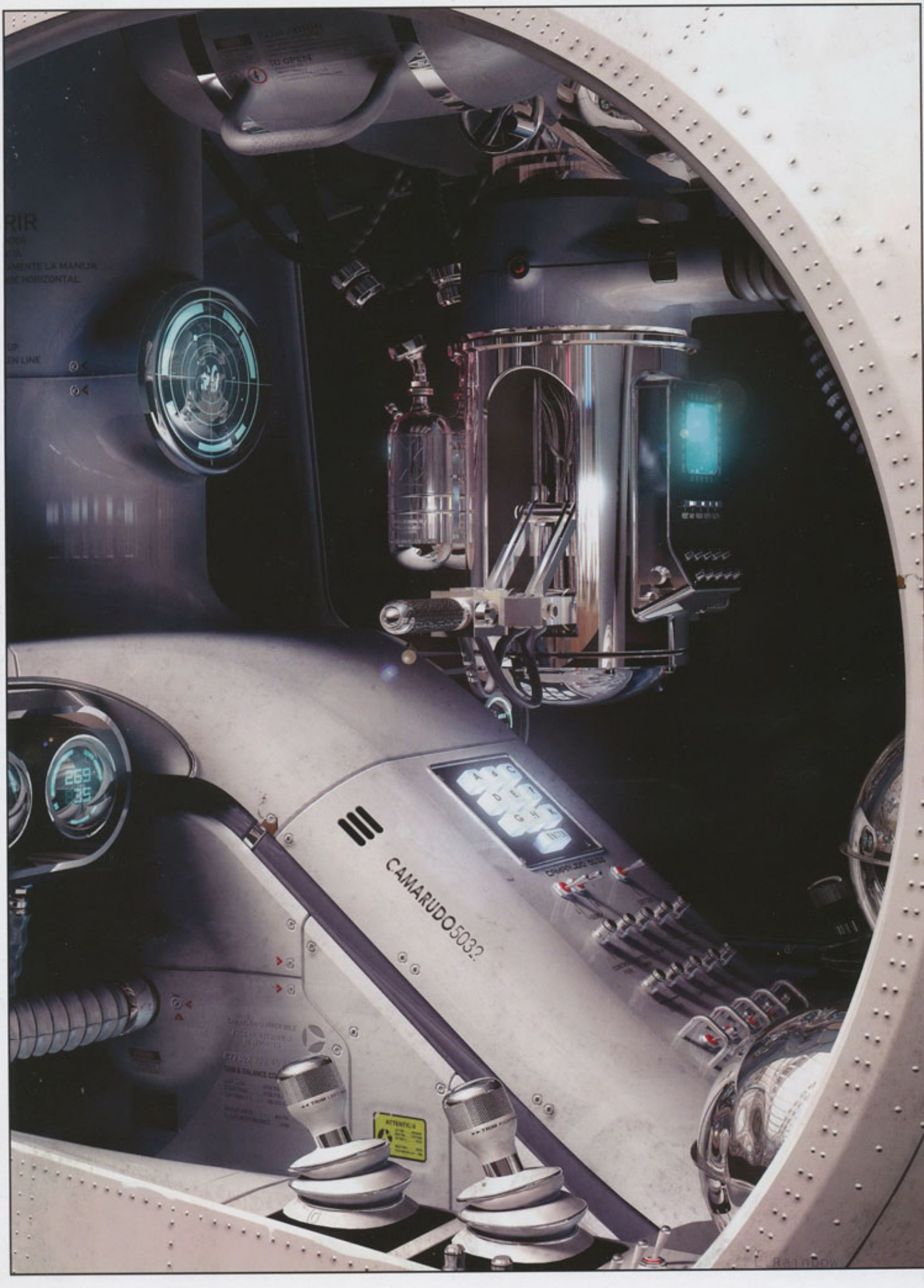
L.Rainbow



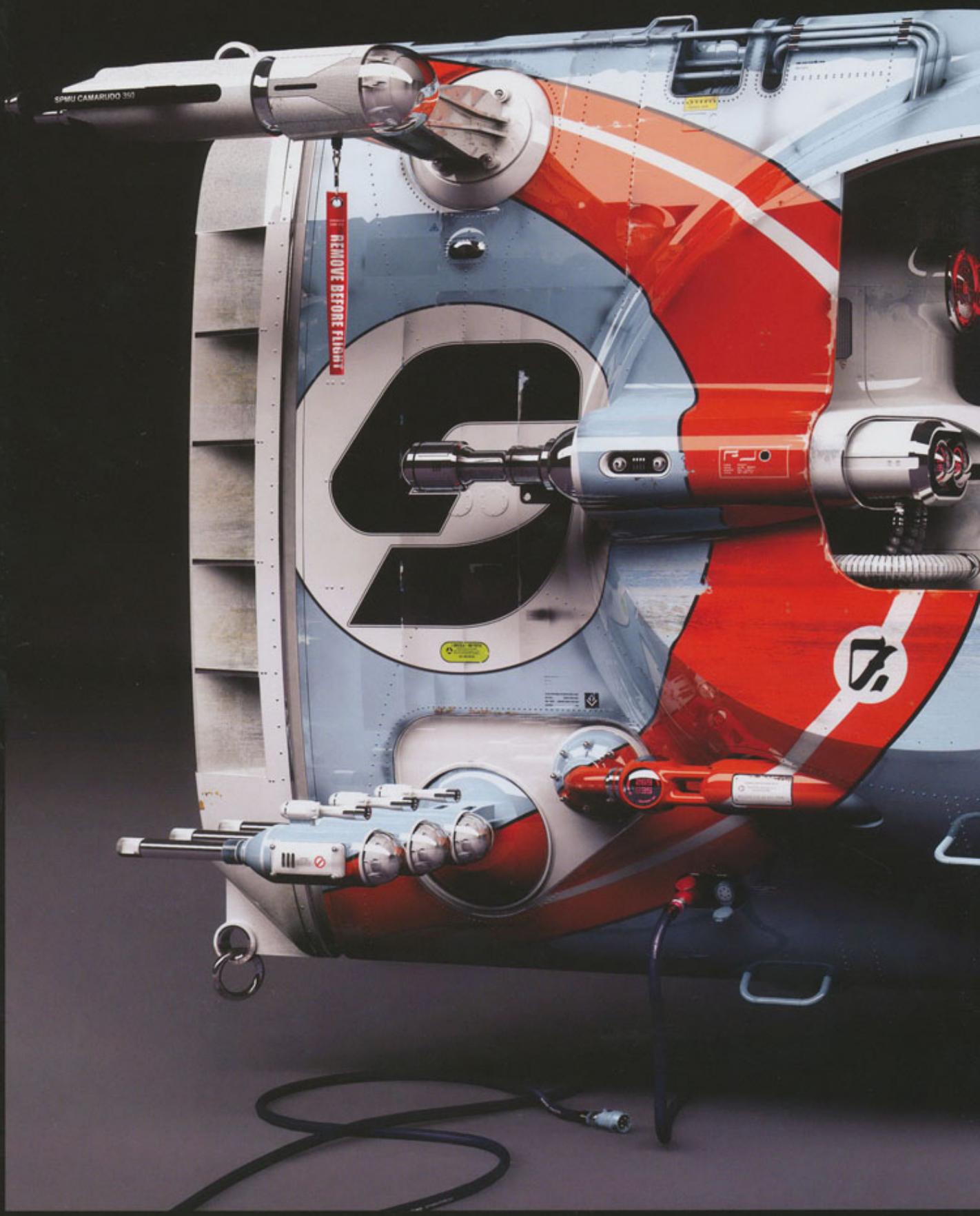
Synthetic legs are the ideal of beauty and grace on planet Oosfera. Due to a lack of exercise, evolution has morphed its inhabitants into mostly legless creatures. But the new body consciousness of the young generation has inspired a wave of development in the synthetic body-part industry. On the lower end of these walking devices, different application-specific feet can be attached.

The CAMARUDO shown at top is a extravagantly pimped-out one-off with high-gloss Borsium custom parts, each part possibly costing as much as an entire CAMARUDO production ship. This outrageous masterpiece is the showcase of a leading CAMARUDO custom shop. Posing with it, a young Oosfera pilot, showing off a green pole-position race suit with synthetic legs attached.

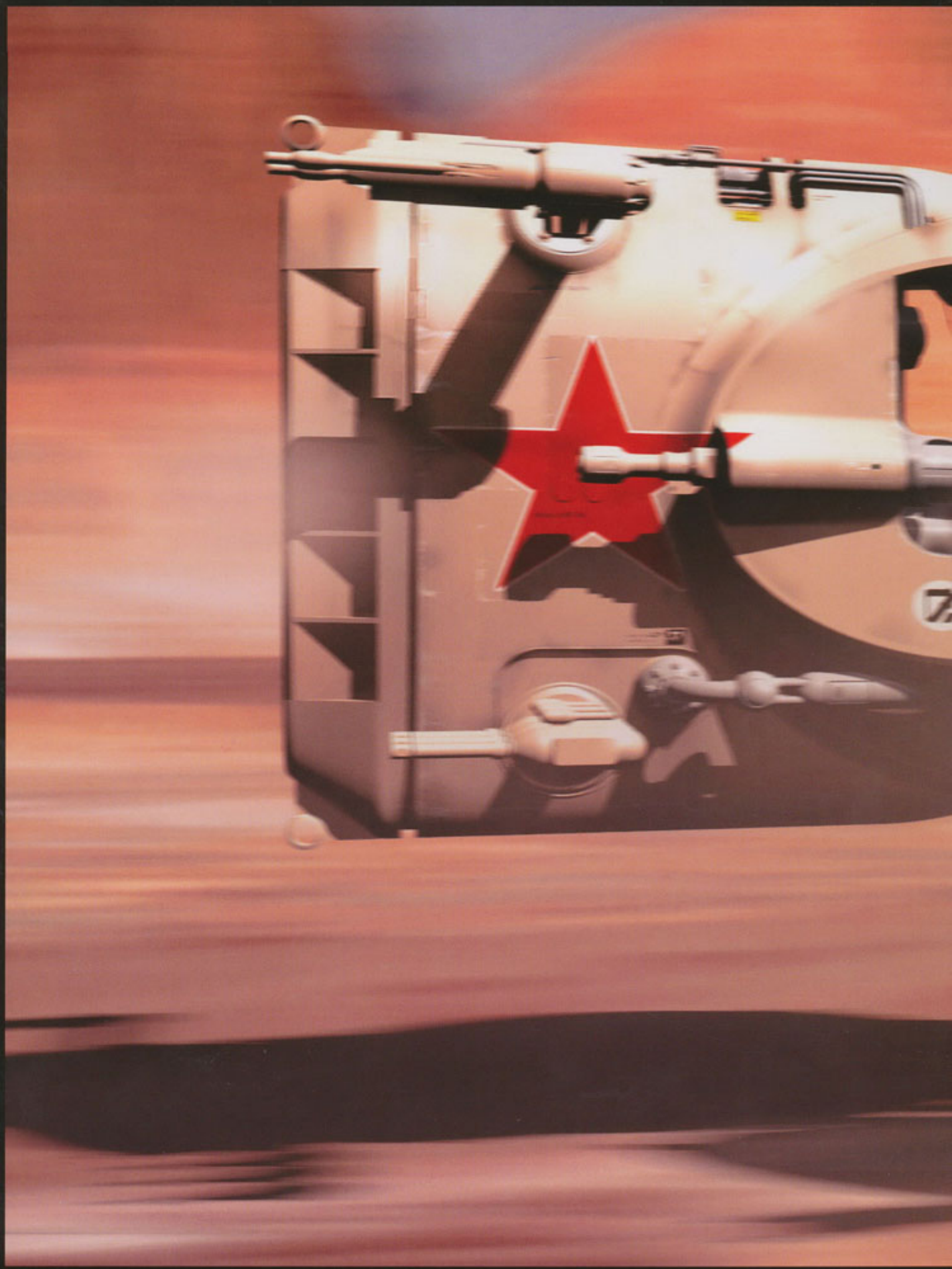
Next page: The cockpit of the CAMARUDO Solo Sport Podster. Facing the pilot, a periscope-style steering pod with foldable handgrips to enable easy access to the pilot seat, radar displays, and various Prooxiamium tanks. As there is no forward visibility, the pilot stares at a virtual 3-D display and other info screens. Most CAMARUDO cockpits are rusty and nothing to look at. The specific cockpit shown here has a polished custom interior, dressed up with handcrafted switches and a painted-to-match dashboard.


CAMARUDO5032


Bruni
Bruni


REMOVE BEFORE FLIGHT

REMOVE BEFORE FLIGHT





RESCUE



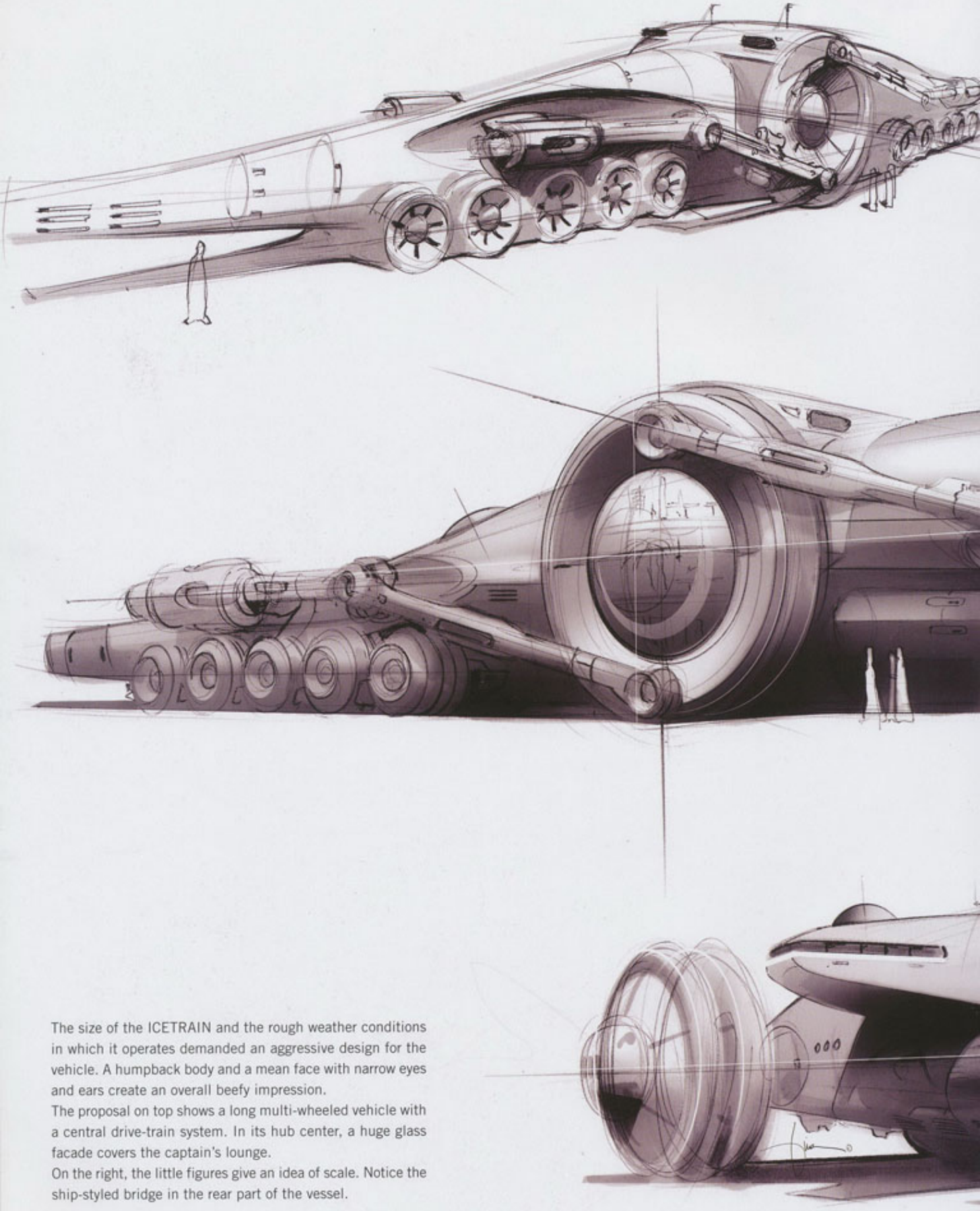
THE ICETRAIN

TYPE: PATROL VEHICLE CLASS V
PLANET: NALA

The ICETRAIN is a ground-patrol vehicle of gigantic scale used to cross the vast plateaus of the frozen ice planet, Nala. Its temperature-independent power source is a twin turbine with nuclear burners. The truck measures over 180 feet, but it's not as heavy as you might expect. The burners inside of the vessel are very voluminous and require a good amount of space. The solid rubber tires are heated up by the surrounding tubes. The wheels sink down through the hard layer of snow and find their grip on the ground.

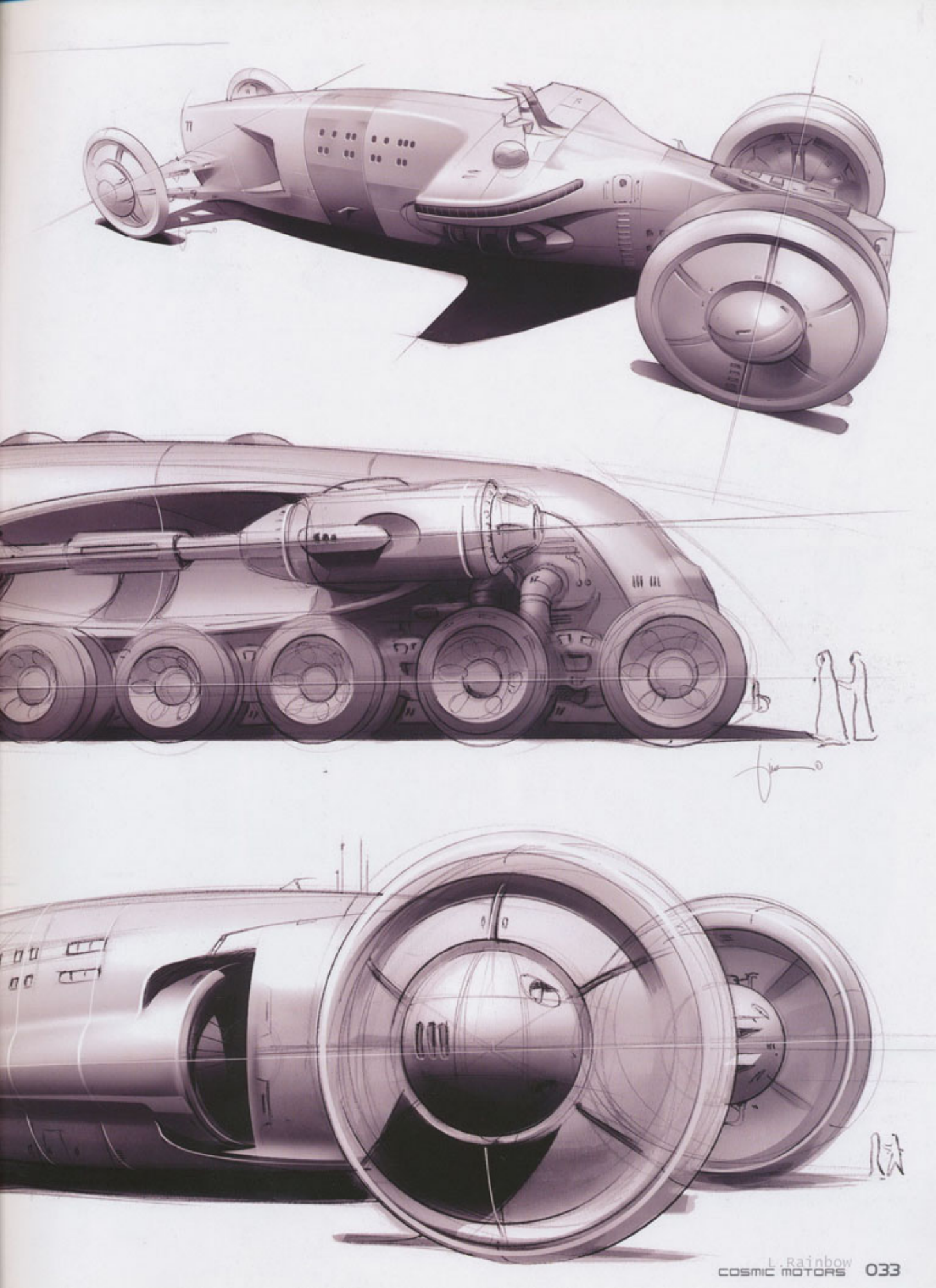
The ICETRAIN serves mostly as a patrol vehicle to secure the ground-trade routes of the Nala plateaus. This requires a machine and a crew to live various months on its own.

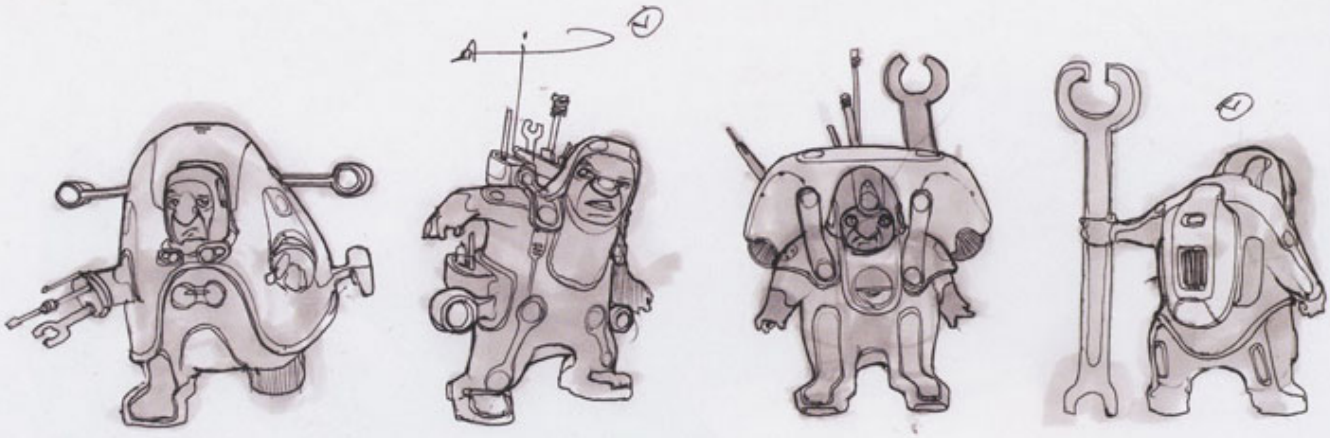
The captain and her navigation crew enter the ICETRAIN through the main door, which is 24 feet above the ground. The captain lives in her luxurious cabin behind the cockpit. The radio operator works underneath the cockpit. Twelve additional maintenance dwarves work and live onboard, but their living quality is far below the captain's luxury.



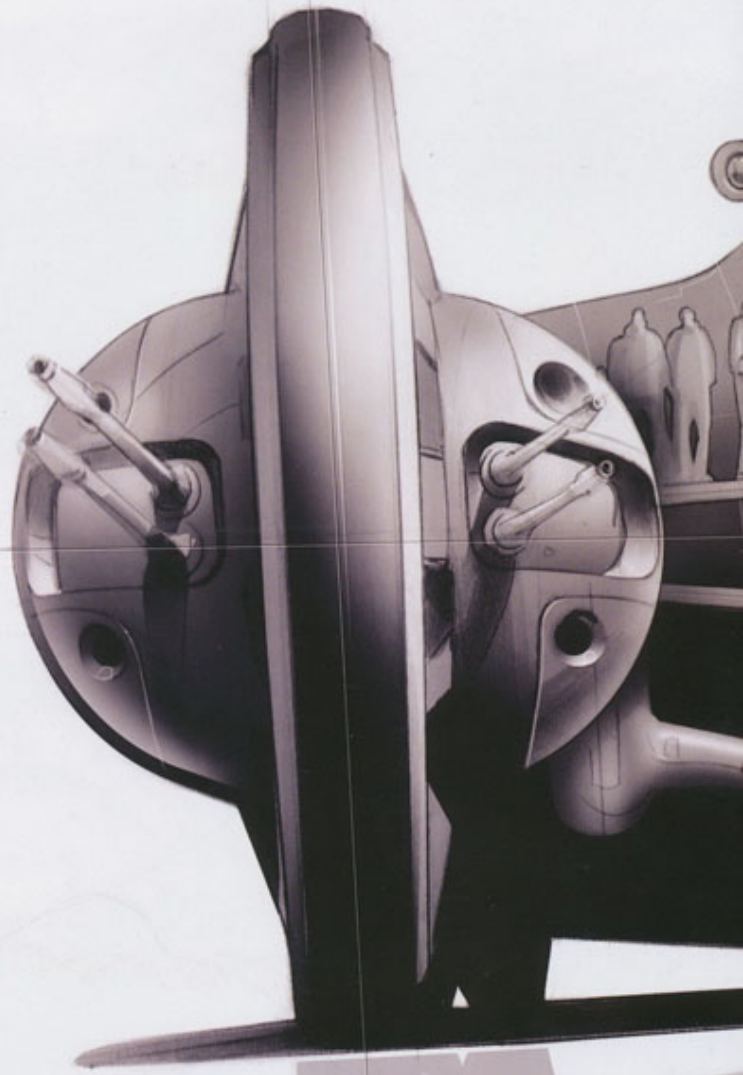
The size of the ICETRAIN and the rough weather conditions in which it operates demanded an aggressive design for the vehicle. A humpback body and a mean face with narrow eyes and ears create an overall beefy impression.
The proposal on top shows a long multi-wheeled vehicle with a central drive-train system. In its hub center, a huge glass facade covers the captain's lounge.
On the right, the little figures give an idea of scale. Notice the ship-styled bridge in the rear part of the vessel.

L.Rainbow





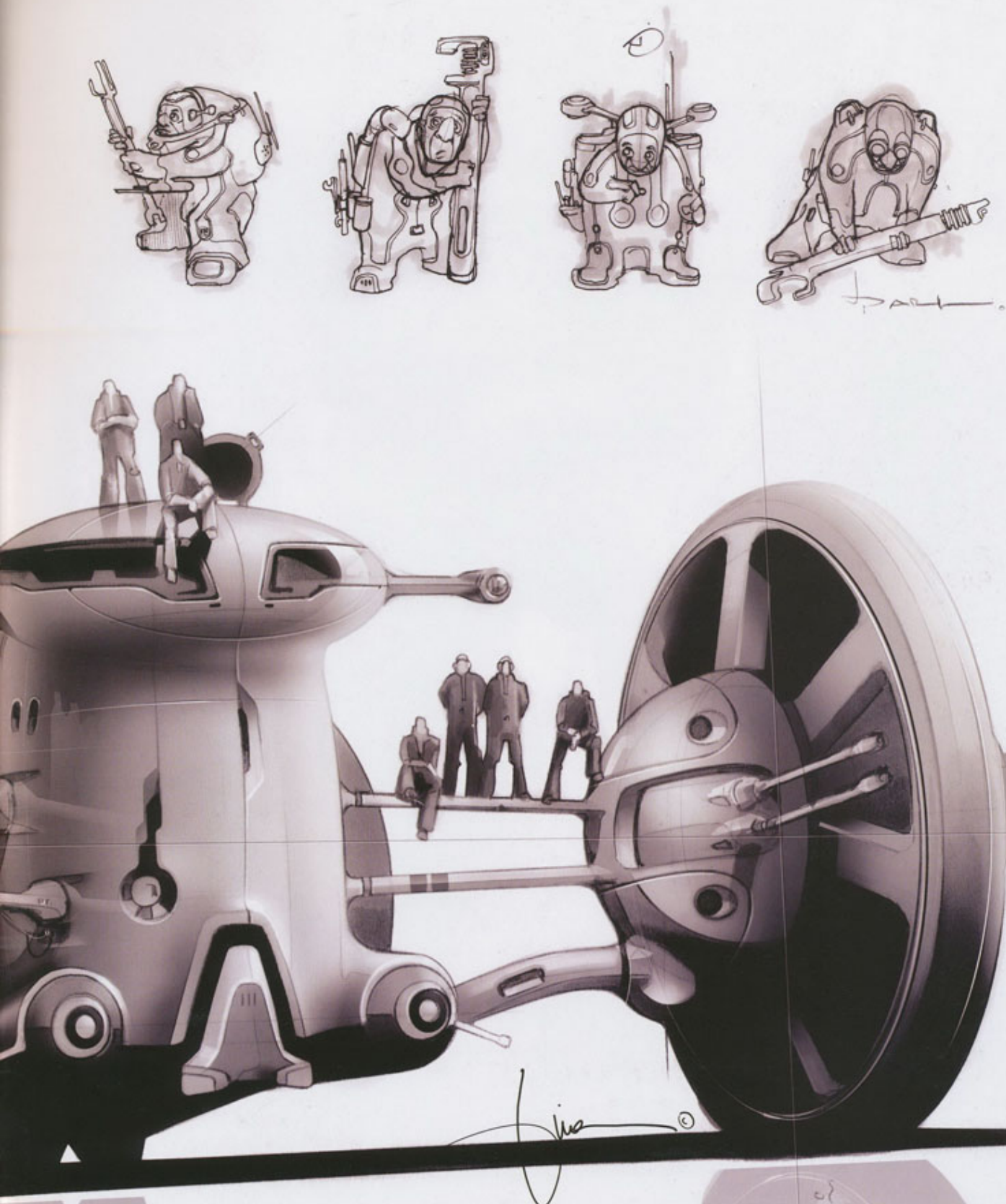




The look of the ICETRAIN is finished, with this dramatic front view displaying the machine's mean expression. The lineup of proud CoMo workers standing on the suspension levers emphasizes the size of the vehicle. The giant, thin wheels have hub-mounted, ice-breaking guns.

The fantastic character sketches on top were done by guest artist John Park. They explore various ideas for the dwarves, who work and live onboard the ICETRAIN under poor conditions. The dwarves maintain the vehicle, mostly, but also service the captain's annoying demands. To see more, turn the page.

L.Rainbow





BEN MAURO, JOHN PARK, DANIEL SIMON 2007

During the making of this book I was fortunate to run into Ben Mauro and John Park, two very gifted entertainment designers from the Art Center College of Design in Pasadena, and I asked them to create the image on this page. After a short briefing, they gave the crew of the ICE-TRAIN exactly the look I had imagined: a plus-size voluptuous ice queen who commands the monster vehicle while it thunders across the endless frozen wasteland. She is proud of fulfilling her job as a commanding officer of the Nala Patrol Department. But the vehicle does not function without the support of the 12 hard working dwarves, suffering under harsh conditions, yet still happy to have a job.

L.Rainbow

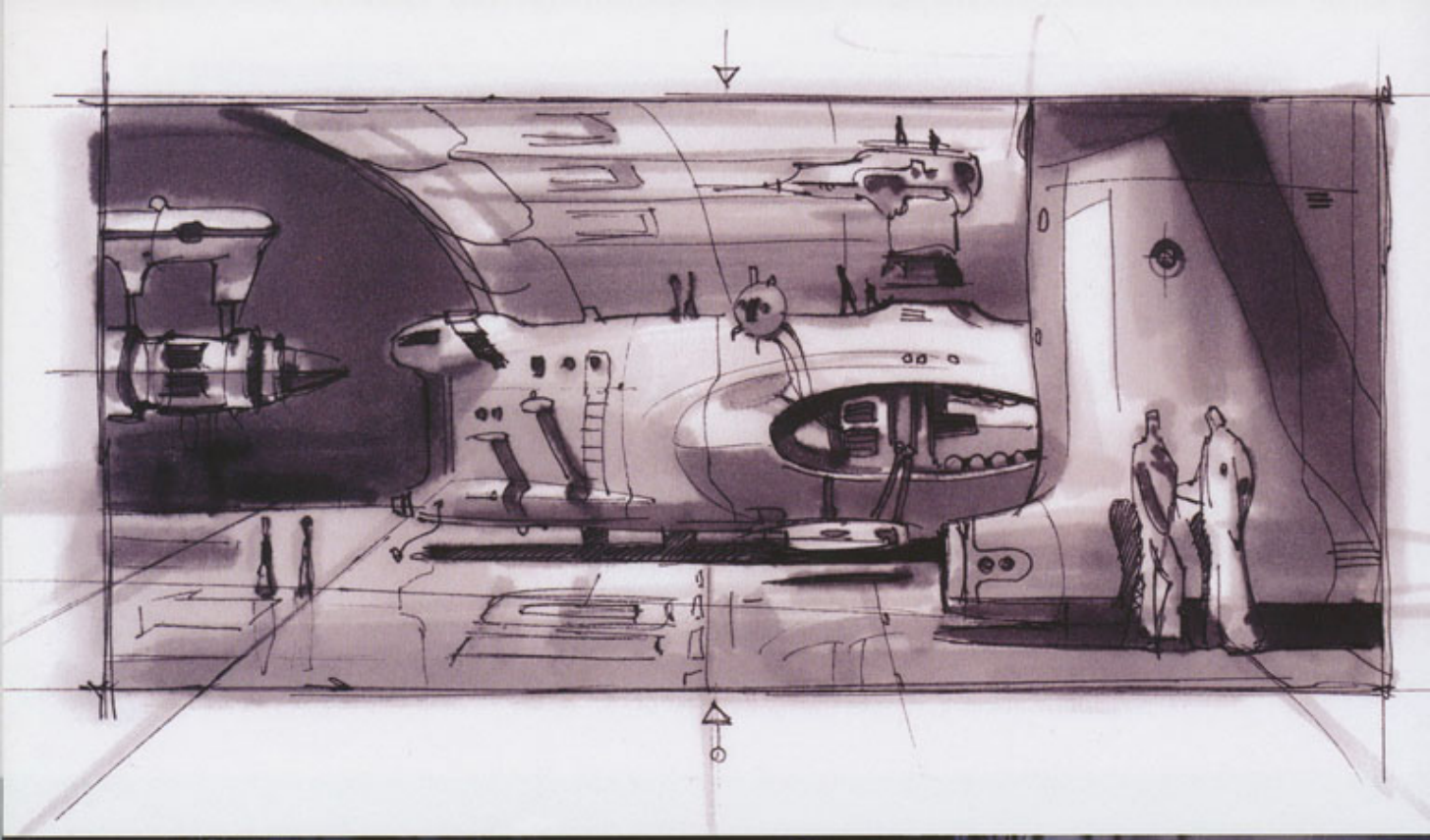


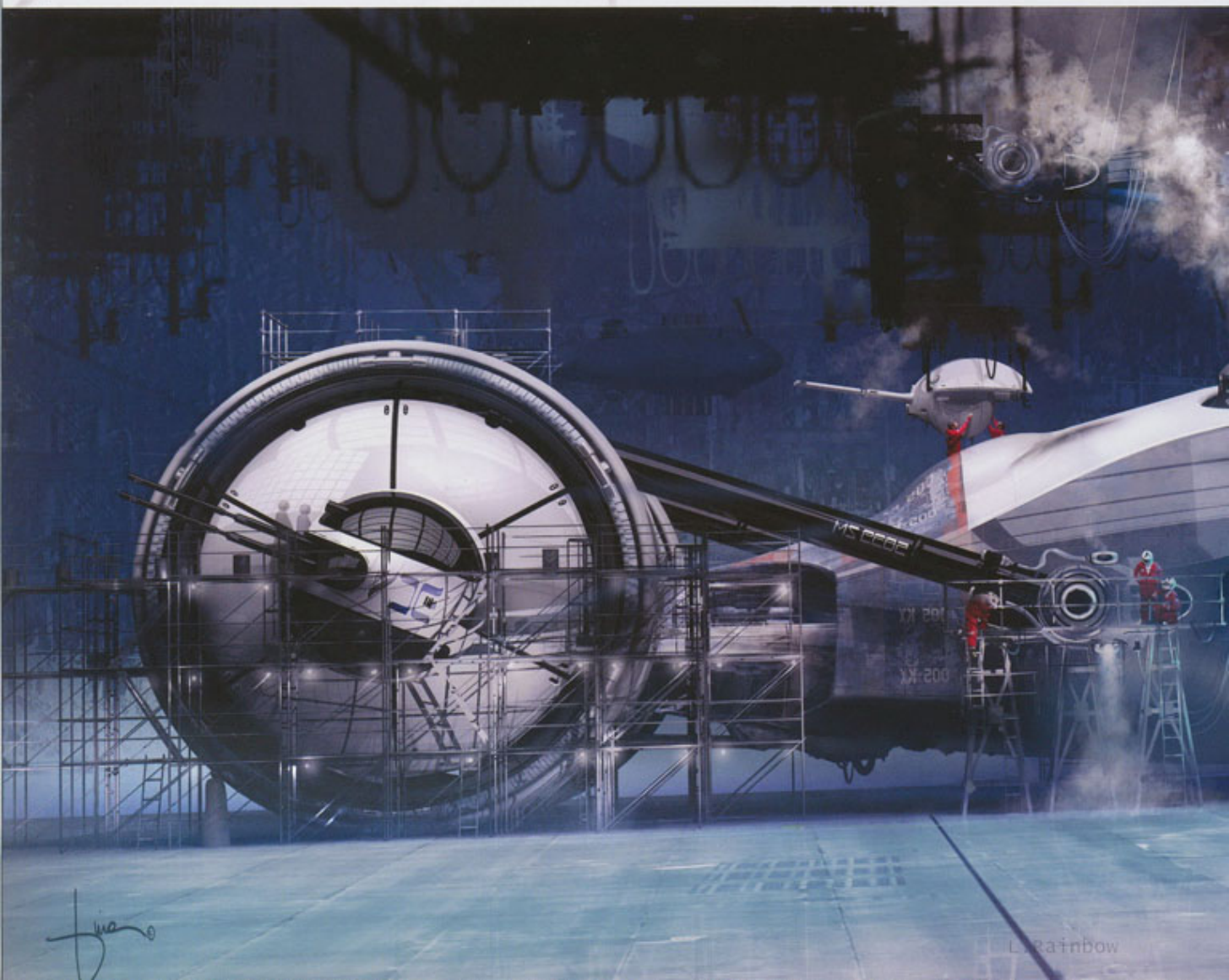
I also welcome to these pages California-native Dylan Cole, a leading matte painter and concept designer. His credits include *The Lord of the Rings: The Return of the King, The Aviator, Superman Returns,* and *Avatar.*

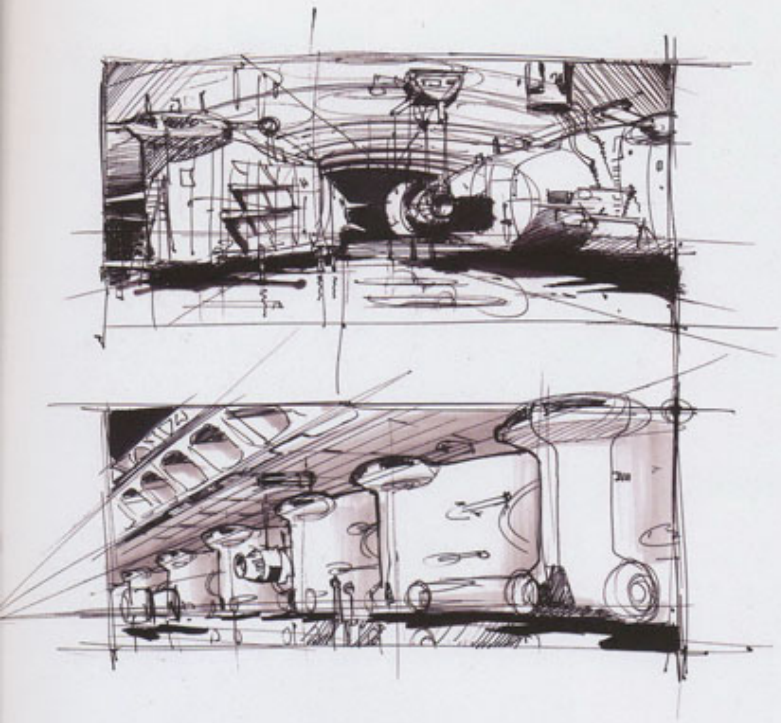
Dylan, whose incredible sense of color and light I admire, created two wonderful images for this volume, illustrating the ICETRAIN in the environment of the frozen planet Nala. The moody sunset shot on this page shows a discovery crew of the Nala Patrol Department. Another piece from Dylan is the spectacular cliff shot on the previous page, with the ICE-TRAIN sitting on the edge of Nala's central ocean. I am very grateful for this collaboration.



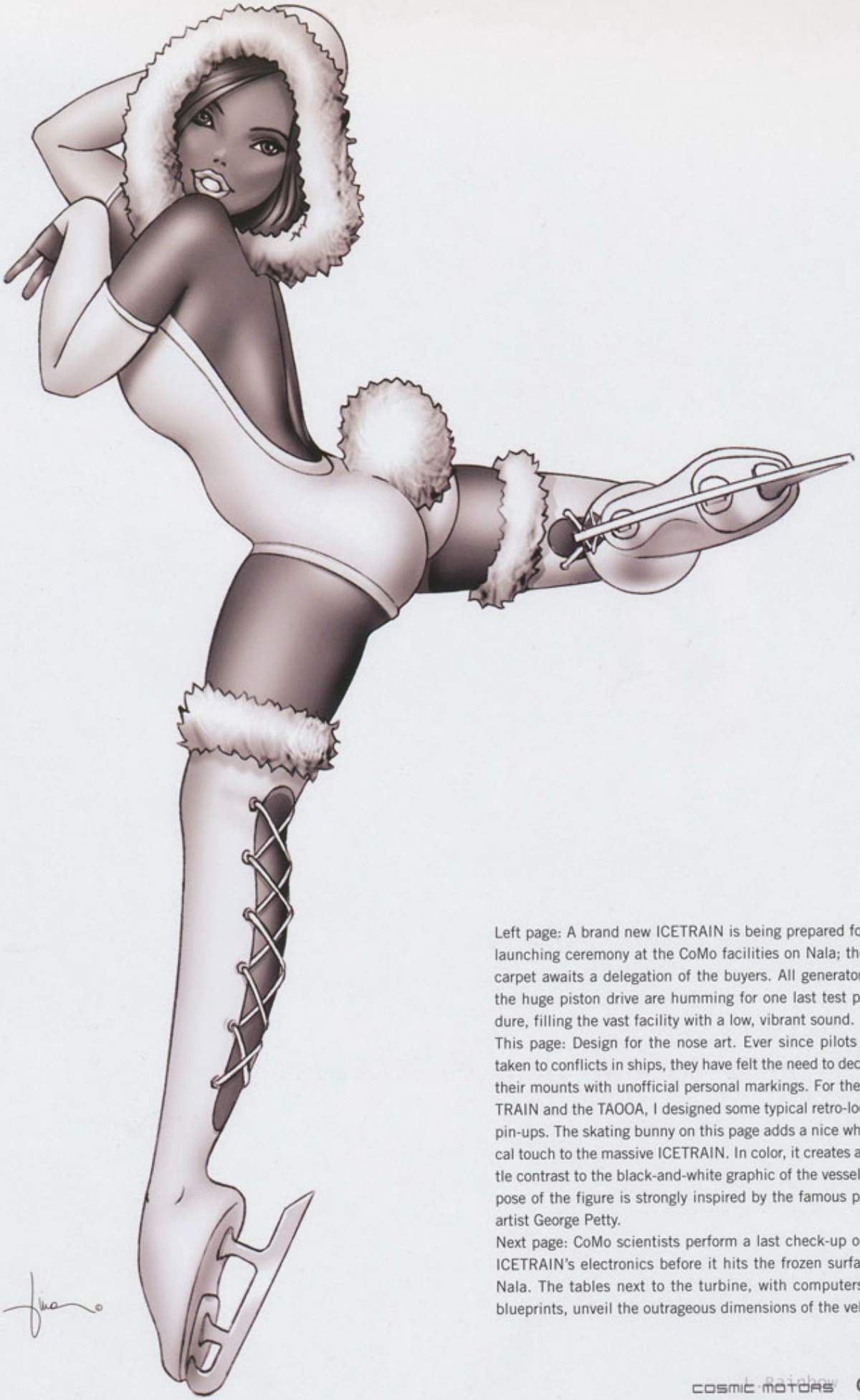




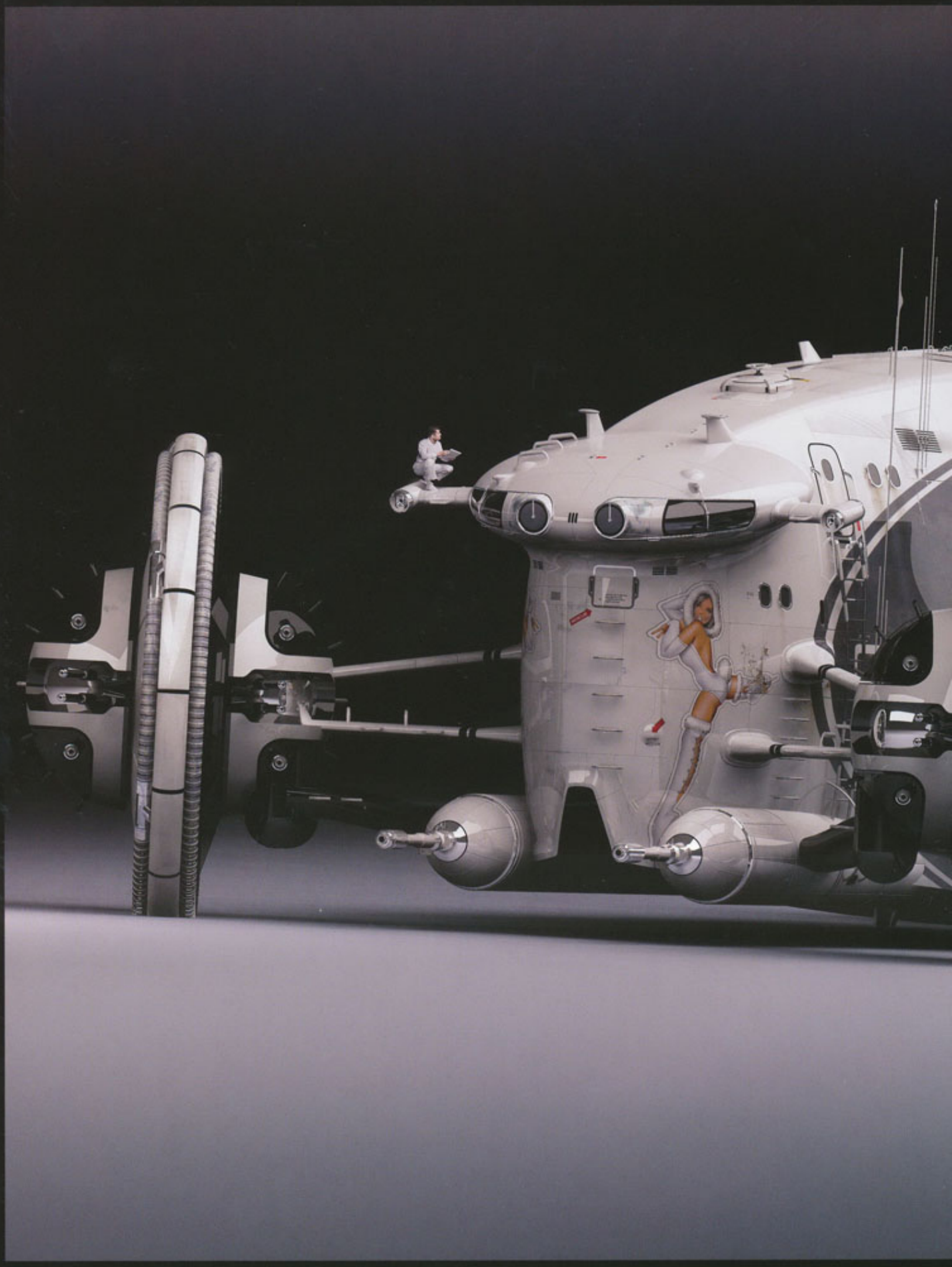


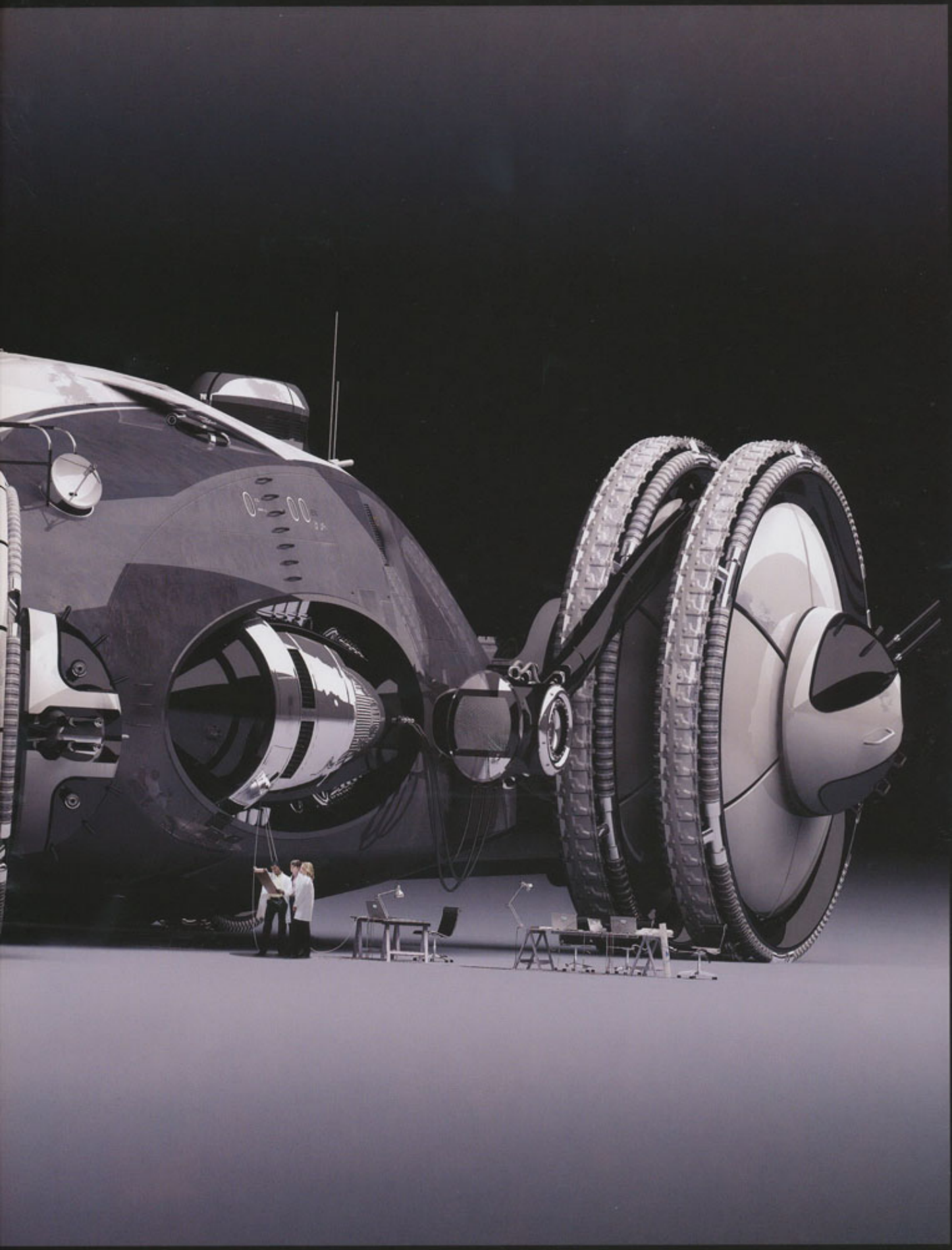


Here is an almost completely assembled ICETRAIN in the Cosmic Motors facility, surrounded by a dozen CoMo workers. The vehicle is rather primitive. The transmission to the rear twin wheels is kept simple and may not be reliable. The main piston forces the drive rod back and forth. The engine crew cabins are located directly above the hot turbines, and do not really support the mood of the team. So even in the frozen environment, the hardworking dwarves suffer under very high temperatures, in addition to the constant noise and smoke. On the left, some thumbnail doodles for the facility illustration. Initially, I wanted various vehicles lined up to emphasize the size of the production line, but ultimately I went for a very simple side view, focusing on one vehicle. Depth is created by a worker running into the shot from the foreground and the open gate showing the early night sky of Nala.



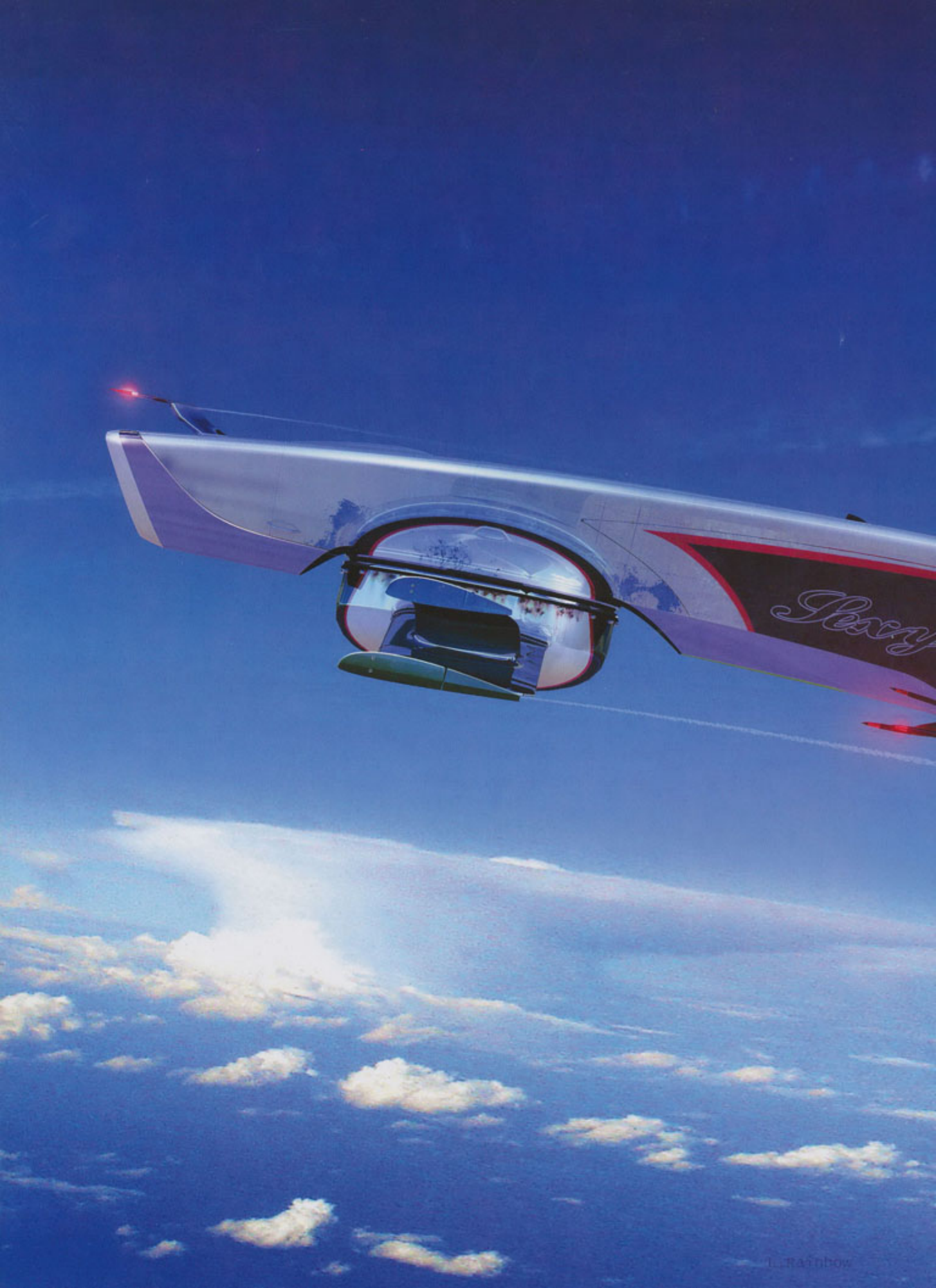
Left page: A brand new ICETRAIN is being prepared for the launching ceremony at the CoMo facilities on Nala; the red carpet awaits a delegation of the buyers. All generators for the huge piston drive are humming for one last test procedure, filling the vast facility with a low, vibrant sound.
This page: Design for the nose art. Ever since pilots have taken to conflicts in ships, they have felt the need to decorate their mounts with unofficial personal markings. For the ICETRAIN and the TAOOA, I designed some typical retro-looking pin-ups. The skating bunny on this page adds a nice whimsical touch to the massive ICETRAIN. In color, it creates a subtle contrast to the black-and-white graphic of the vessel. The pose of the figure is strongly inspired by the famous pin-up artist George Petty.
Next page: CoMo scientists perform a last check-up on the ICETRAIN's electronics before it hits the frozen surface of Nala. The tables next to the turbine, with computers and blueprints, unveil the outrageous dimensions of the vehicle.






Dylan Cole '07




Sexy



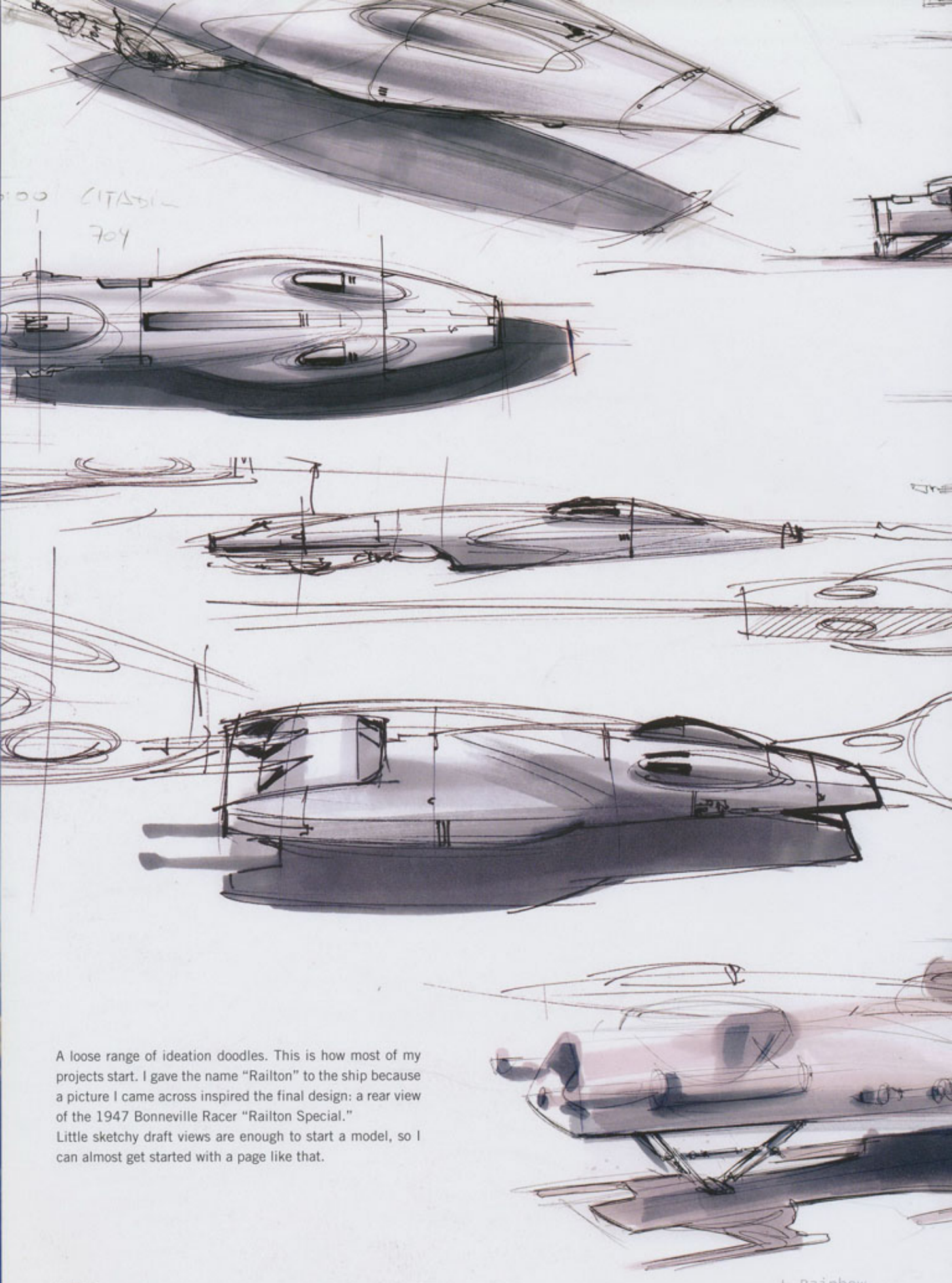
THE SEXY MAGRELA

TYPE: RAILTON-CUP RACE SHIP
PLANET: OOSFERA

The SEXY MAGRELA is a high-performance competition race ship on planet Oosfera. This Cosmic Motors vehicle is based on a former military ship, the ASTROCON Railton Bomber Drone Mk439.

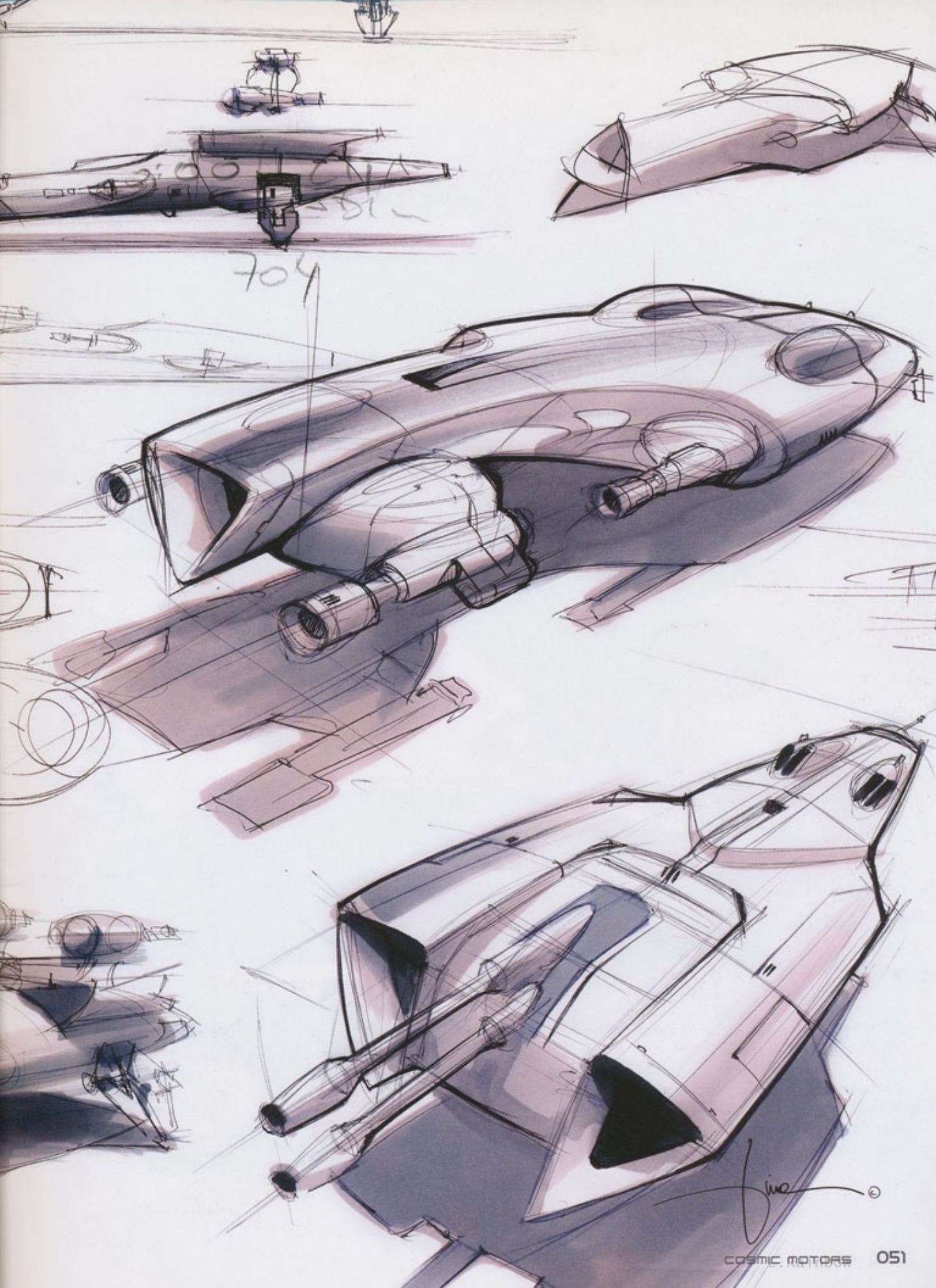
Their powerful engines make retired Railton Bombers popular competitors in the Railton Cup. Many outer-rim junkyards offer a big selection of bomber wrecks in good condition. The inner structure is stripped, and one of the two bomb bays is converted into a cockpit. If a ship meets all regulations, it can race in the daredevil Railton Cup, which is a three-dimensional circuit in the upper skies of Oosfera. The main arena is a massive floating structure that gives the audience the chance to take a close look at their racing idols competing. Races can be extremely dangerous, which adds an extra thrill to the spectacle.

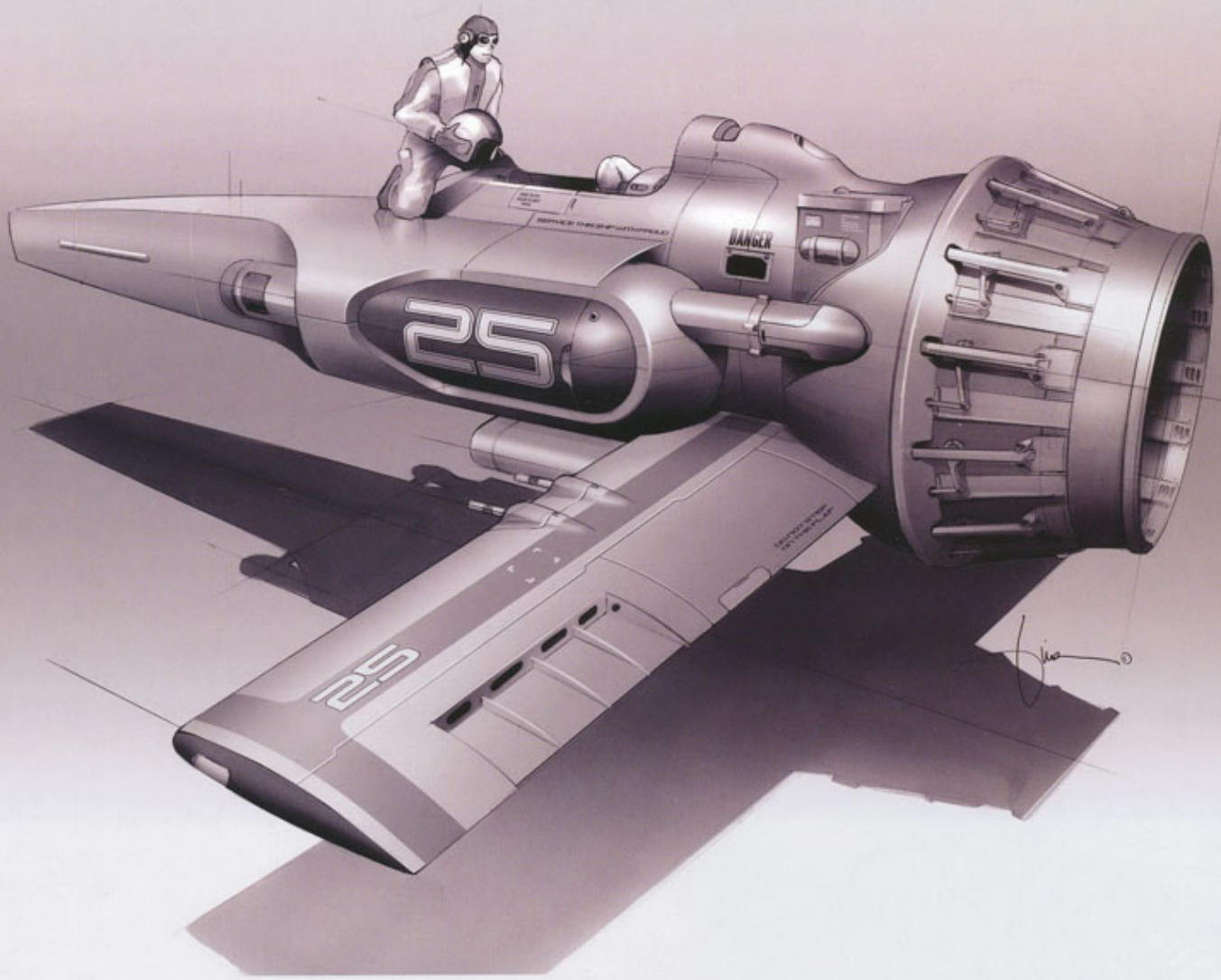
This chapter features the SEXY MAGRELA team, the most successful duo in the history of the Railton Cup.



A loose range of ideation doodles. This is how most of my projects start. I gave the name "Railton" to the ship because a picture I came across inspired the final design: a rear view of the 1947 Bonneville Racer "Railton Special."
Little sketchy draft views are enough to start a model, so I can almost get started with a page like that.

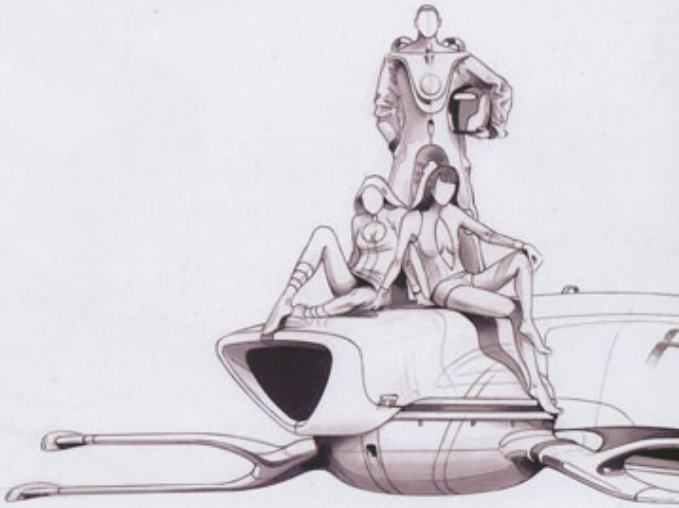
L.Rainbow





On this page, you see some alternative layouts of the racer, but they appear less elegant. The idea of morphing a triangular section into an ellipse appealed to me and made me go for the design on the right. The other proposals could be used as competitors in the Railton Cup story.

In all proposals, I play with design features derived from race vehicles on Earth: wings to adjust flight attitude, steering and air-braking, big air scoops, long narrow shapes, canopy-styled cockpits, and large graphics with numbers or sponsors. Designing conceptual vehicles requires the inclusion of some obvious design features that the viewer can relate to. As a result, a designer has to accept a downside—that your styling sometimes looks very "inspired by," rather than highly inventive.

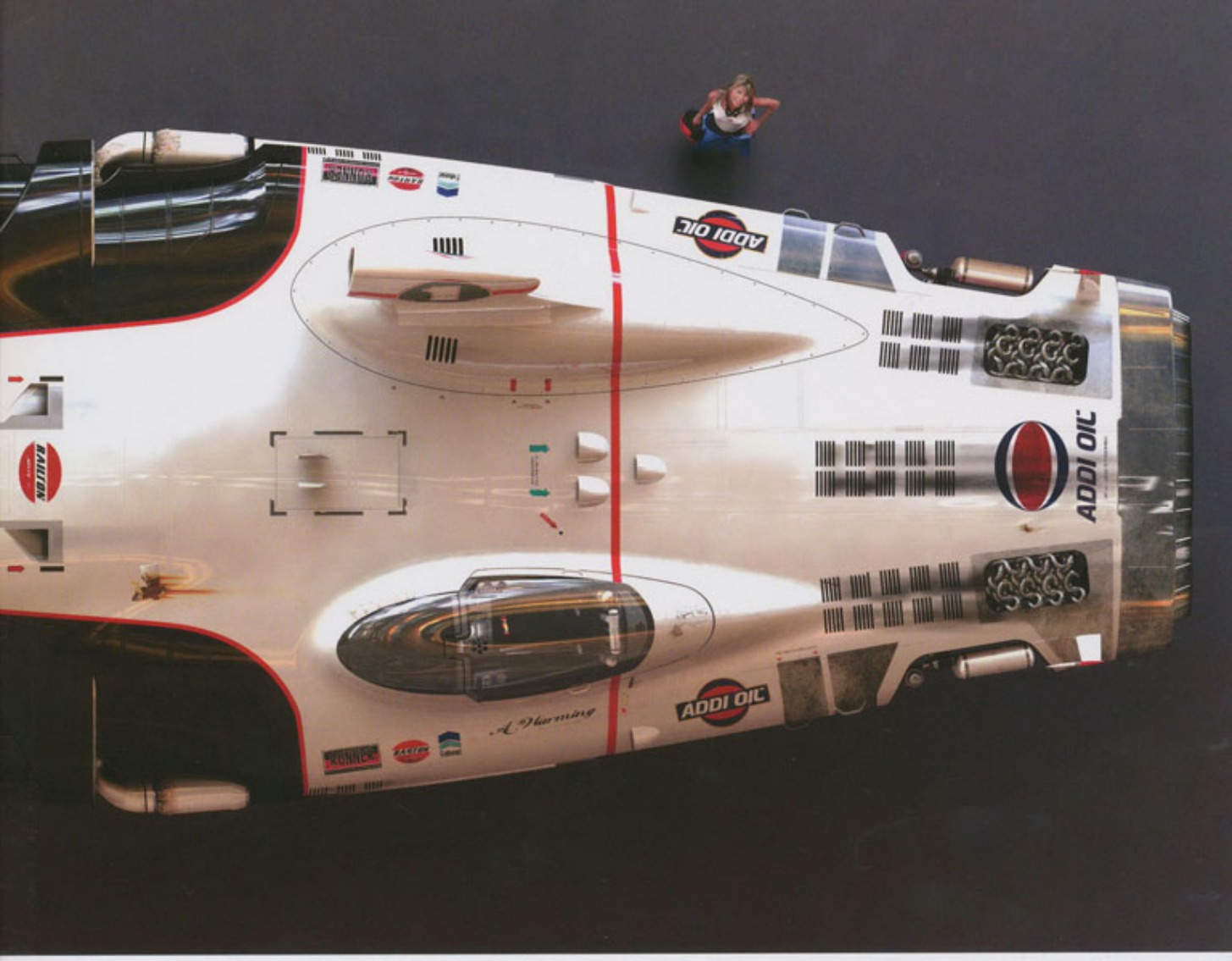


L.Rainbow


53
Magrela

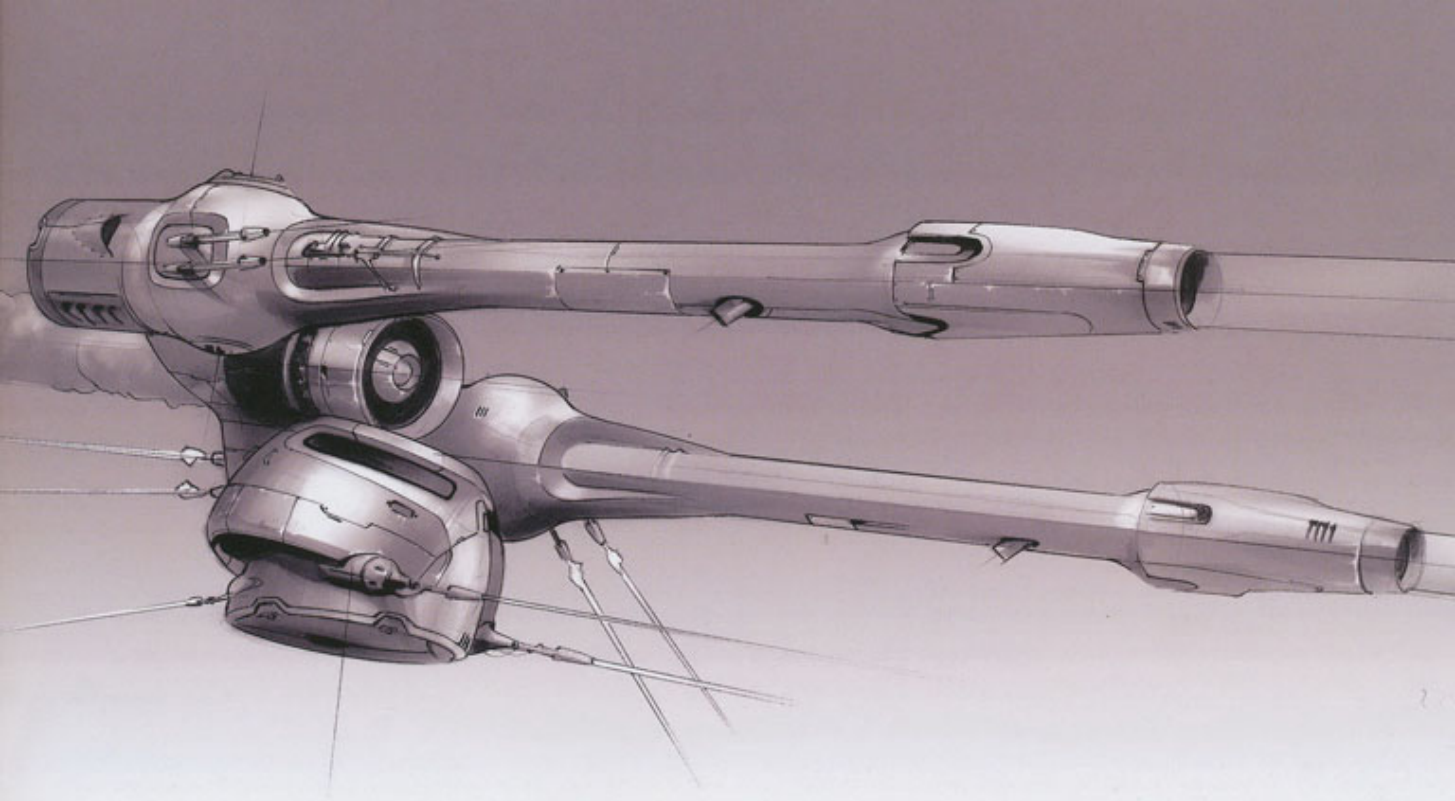


L.Rainbow

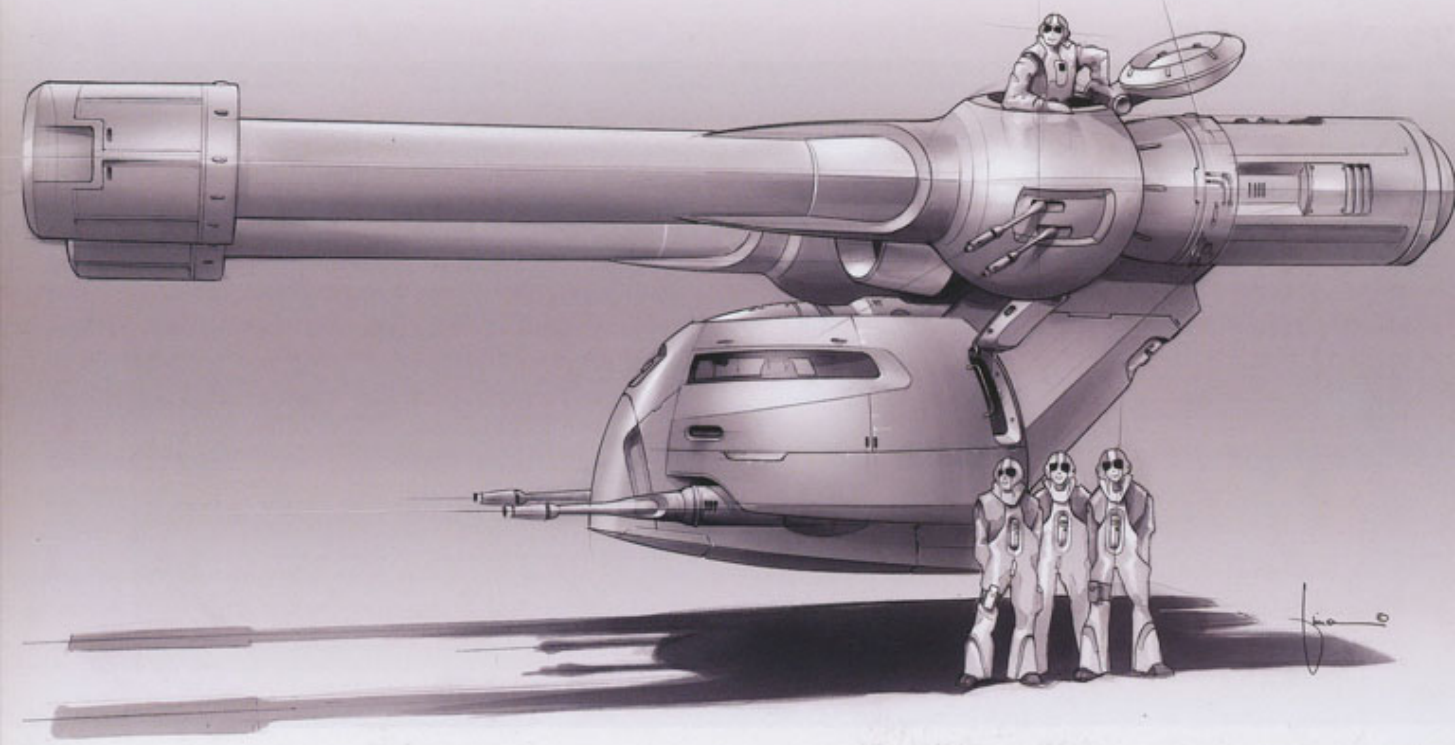


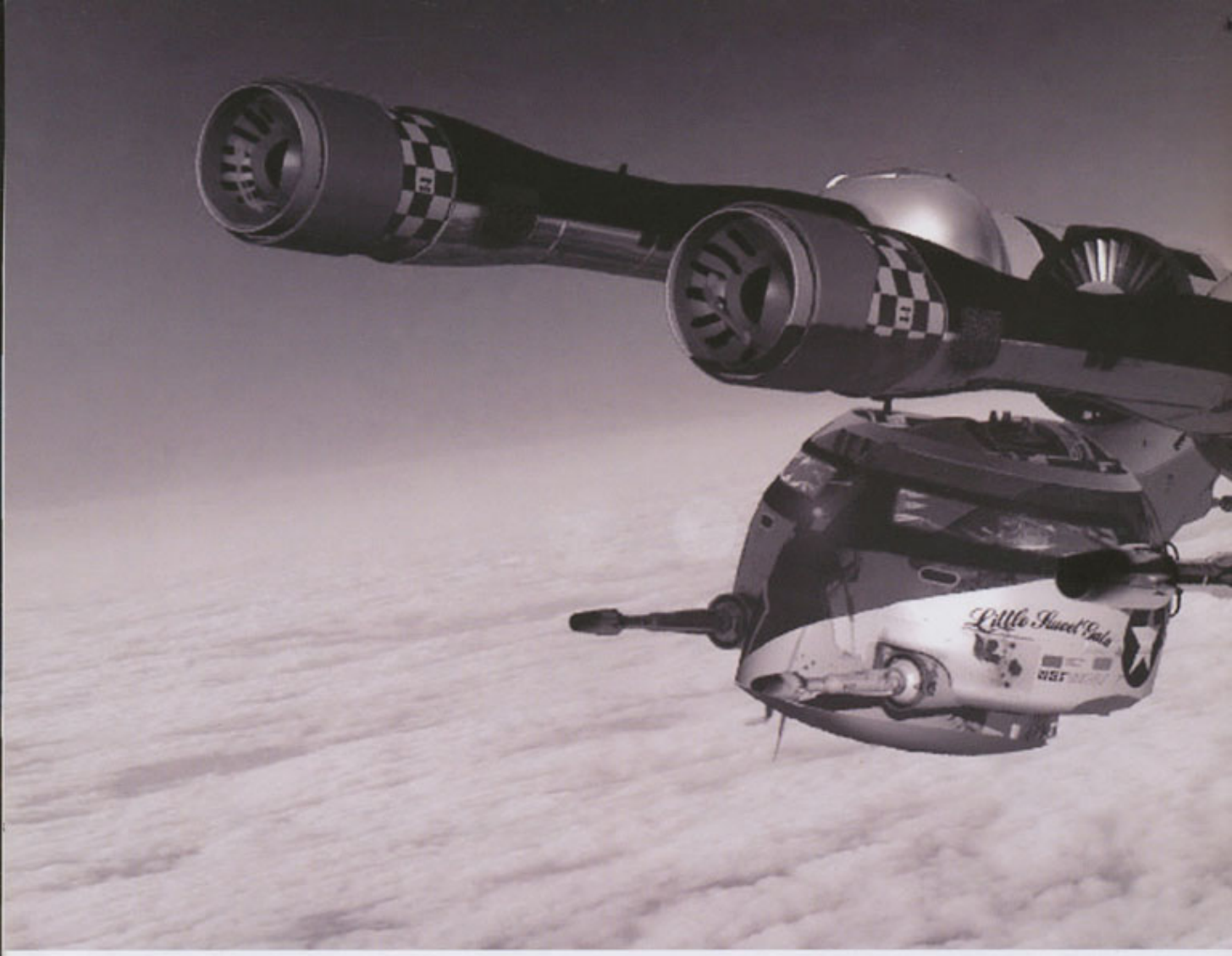


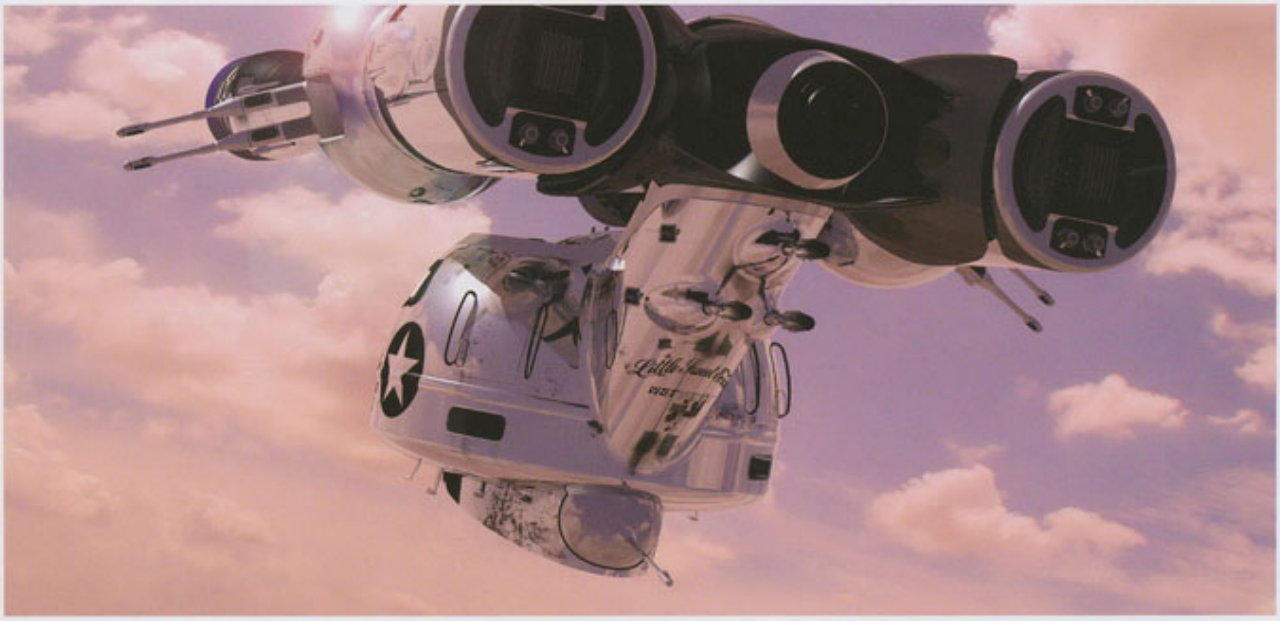
This top view shows the layout of the Railton Cup winner, SEXY MAGRELA No. 1: a narrow nose with an aerodynamic, adjustable wing; the retired, plugged side guns; the former bomber bays—one turned into a cockpit, the other into a turbo-charger scoop—and the wide turbine nozzle at the rear. Refer to the pilot for scale. On the left is one of Oosfera's countless Railton Bomber junkyards, where racers find good material for their ships. On the top is the fully detailed wire-frame model, as it was made in *AliasStudio*.



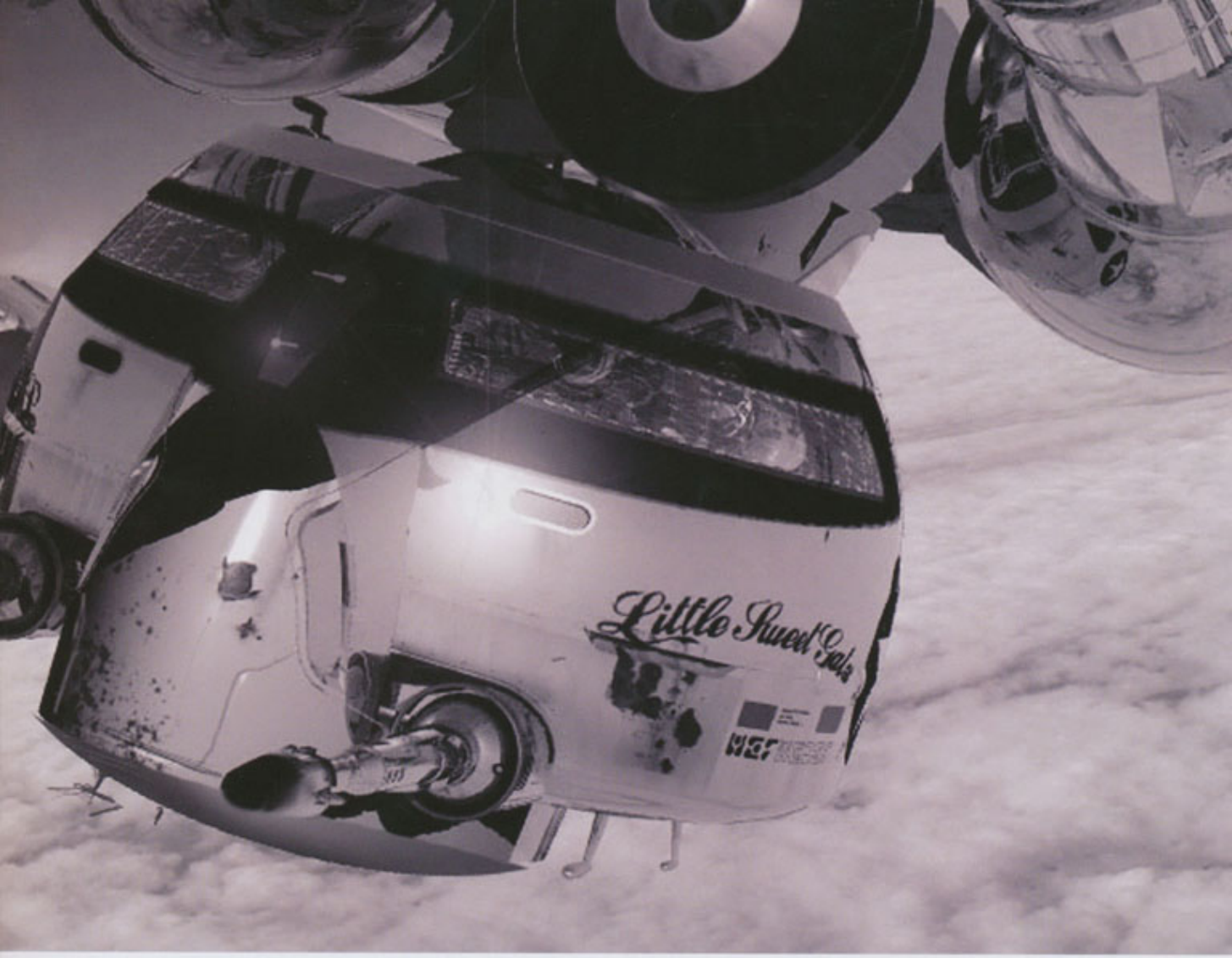
The TAOOA cabin needed some kind of nose. Every vehicle needs a face to be acceptable to our eyes. Once a facial feature is missing, something feels wrong. So I added a beak-style humpy nose and immediately the shipped looked like a flying animal. In between the loose doodle on page 70 and the tight line drawings on this page, I normally do rough 3-D models to check the feasibility of my design. These 3-D models also help to make precise illustrations. The sketch below turned out to be a good guide to stage the photorealistic illustration on page 75.







L.Rainbow



A pair of heavy TAOOA light-ray gunners flies over the cloud-covered landscapes of Mujofa. On the side of the cockpit, a personalized logo: "Little Sweet Gata." Each TAOOA team comes up with some personal names for their squad, which are used as code names in battle situations. Ever since pilots have been going to conflicts in ships, they have decorated their mounts to reflect their personalities. I spent some time on the body graphic, adding a pin-up lady to give the monochromatic ship a nice touch (see page 75). The 3-D model you see here is still in progress, but is good enough to play around with perspectives and light situations. In the beginning, I work a lot in black and white to find a nice composition and image size. Colors might only distract my attention at that stage.

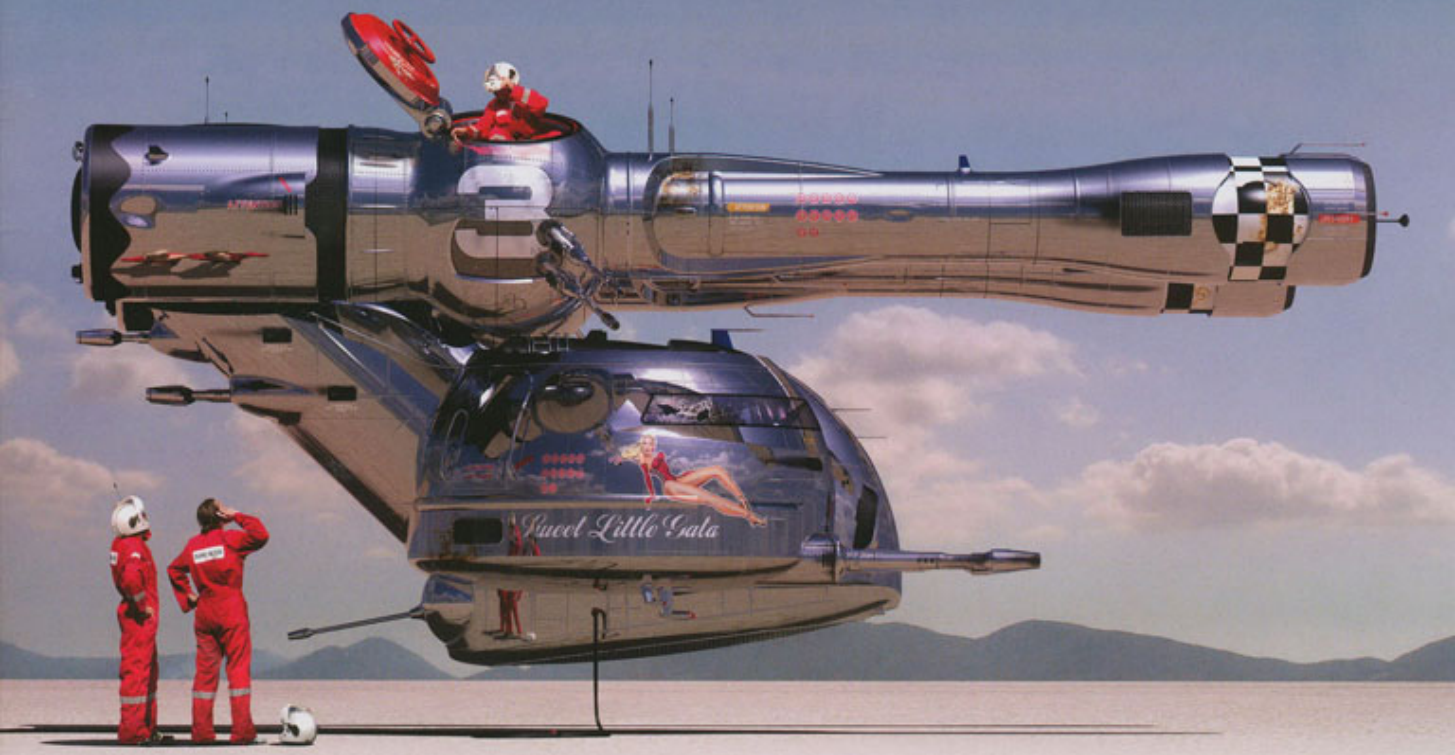
To achieve a nice air-to-air picture, I flip through books of airplane photography. Air photographers like John M. Dibbs, Erik Hildebrandt, Mark Meyer, and Philip Makanna, to mention only a few, are very talented in staging planes, light, and sky. This is a wonderful inspiration for my work. In term of colors and light, some airplane painters also deserve mention, like William S. Phillips and R. G. Smith.

The left image of the TAOOA was a nice lighting template for the final rendering on page 76: a very late afternoon sky, with lots of red and blue. For some reason, I did not consider the chromatic surface of the ship in the final piece. Maybe that would have been even better.

L.Rainbow

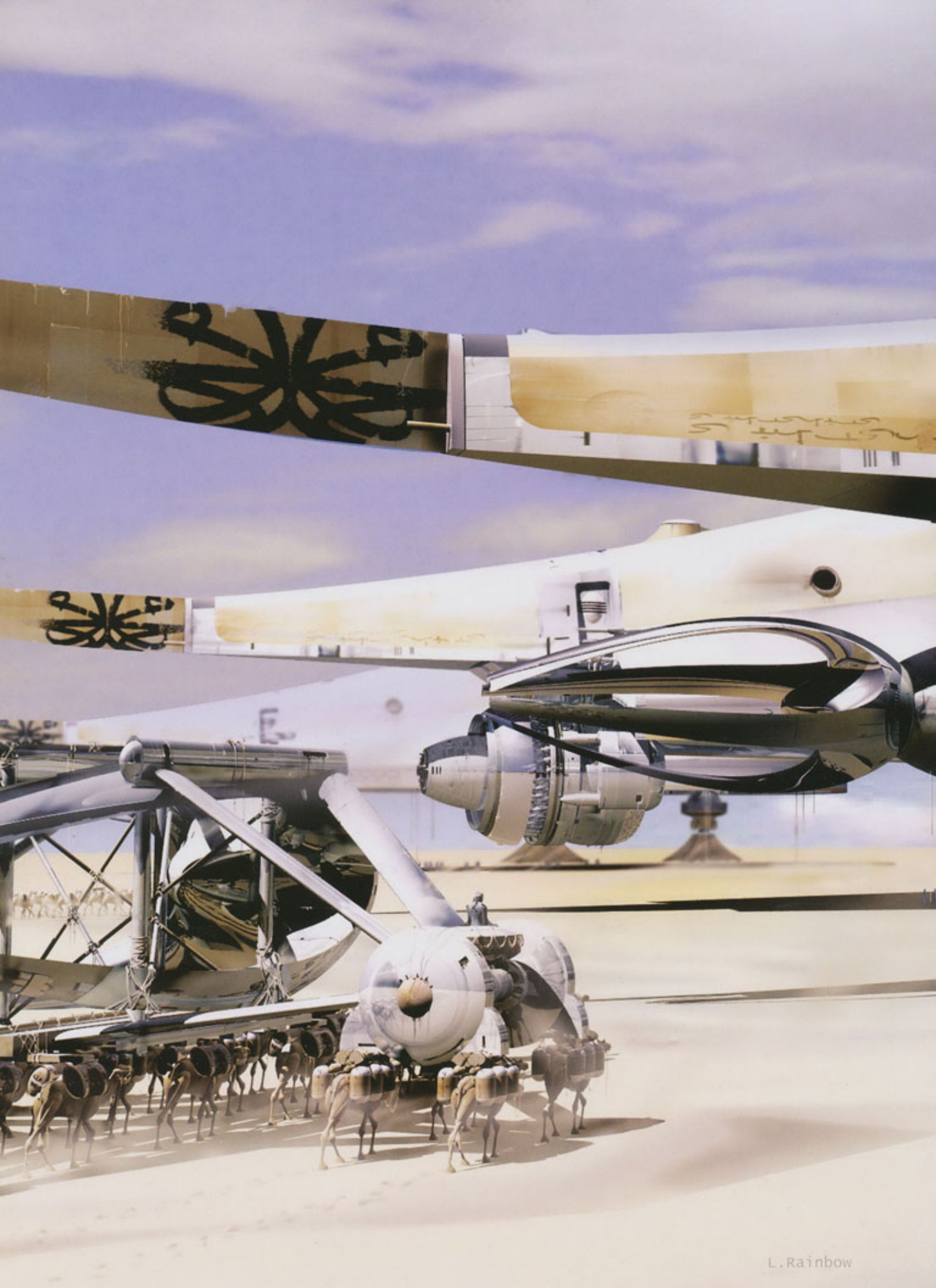

Gala
Gala
Gala
L.Rainbow

A TAOOA light-ray gunner in a highly reflective finish hovers in stand-by mode over the dusty desert ground of Mujofa. The young and conflict-tested crew members proudly pose with the ship, ravaged by the oil-soaked air of the cockpit. Notice on the left, the light-ray-bundling nozzle of the left gun and the centrally located main engine. The moving mini-guns that face sideways serve as reliable defense weapons. That is absolutely necessary, as the TAOOA is not very agile, but a rather slow-moving attack ship. Heavy armor all around the vessel improves its chances of coming home from the battlefields.
Bottom: A crew member cowers in the upper hatch of the light-ray generator. Notice the small defense guns pointing in all directions. Considering the general development of peace in nearly the entire Galaxion system, the ongoing use of vintage ASTROCON war machines stands in a bad light. The ASTROCON Corporation officially dissociates from its military past, but undercover reports occasionally unveil the ongoing production of spare parts for war machines.
Next page: A historic illustration shows a giant squadron of TAOOAs on their way to a Mujofa battlefield. The beautiful colors of the late-afternoon Mujofa sun can hardly convey the planet's sad story. Squads of this size have caused massive destruction on the suffering planet. The ongoing conflicts on Mujofa have been lessening, giving its citizens hope for the future.







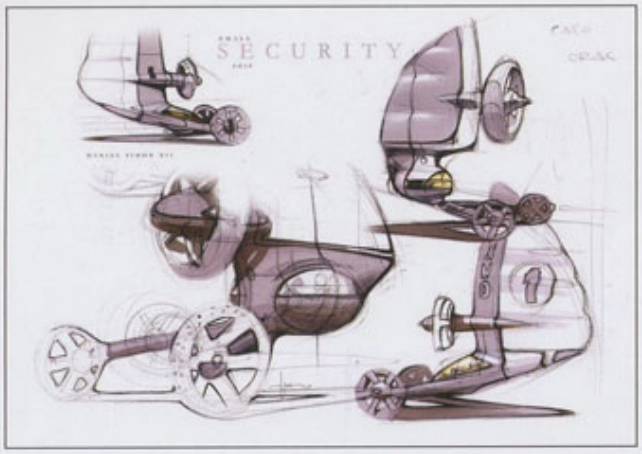

L.Rainbow

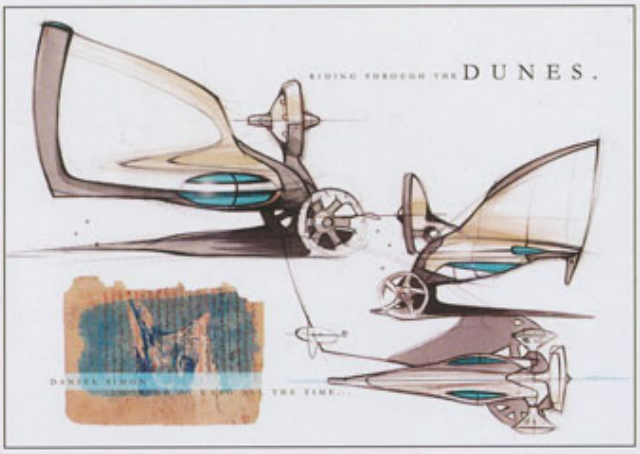


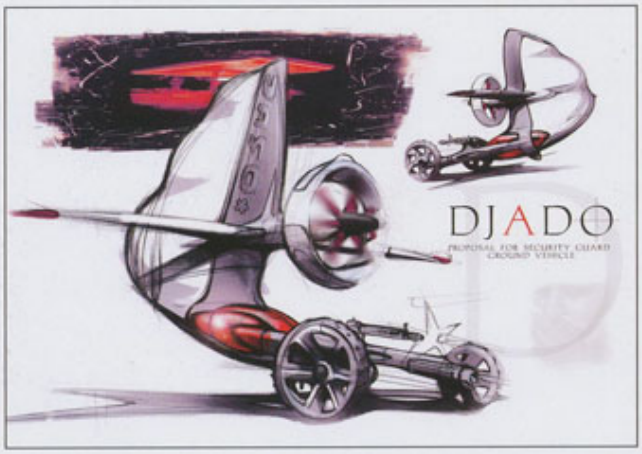
THE DJADO FLEET

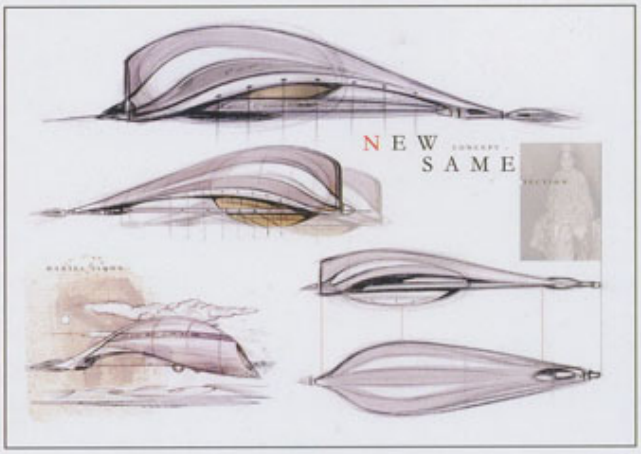
TYPE: ROYAL AIR SHIP FLEET
PLANET: PANGA-IPOH

The DJADO fleet is an unarmed squadron of balloons and ground vehicles in the service of the princess of Panga-Ipoh. Panga-Ipoh is a vast desert planet with rather simple technology. Time moves slowly here. The voyage fleet of the princess crosses the deserts at low speed, but with all the available comforts. The core of the fleet is the INCISALIS ship, carrying the princess and her personal servants and handmaidens. For safety reasons, and to thwart pirate attacks, the main ship always has a companion sister-ship flying at its side. All of the fleet's balloon ships are filled with several gases of different chemical specifications, which permit the designers of Cosmic Motors to go for very abstract and free-form shapes. The princess's ship is followed by several servant ships, their numbers depending on the length of the voyage, over the vast desert-scapes of Panga-Ipoh. Balloons and ground vehicles for provisions, mechanics, cooks, and security form an impressive caravan.

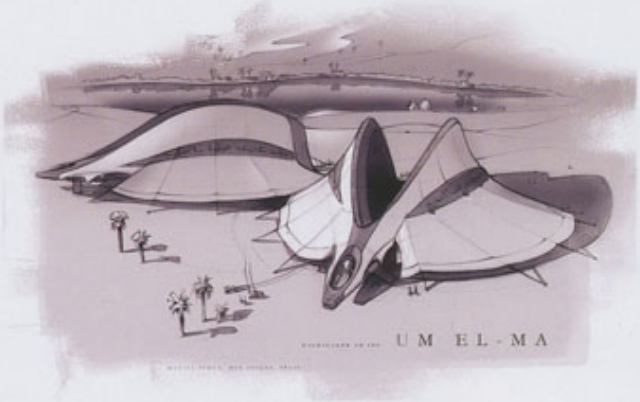












The DJADO project is the oldest project in this volume, and some of these sketches date back to Earth year 2000. It was my final thesis at Pforzheim Design School, the German equivalent of the Art Center College of Design. What you see here are my first steps in the field of entertainment design. All the fun I had doing this project has finally culminated seven years later—in the making of this book.

The conditions are tough on this planet, where these vehicles operate in the princess of Panga-Ipoh's service. Heavy and long-lasting erosion has turned the once-green planet into a giant desert sphere. Luckily, the ocean planet Canoa-Quebrada is a direct neighbor, so filtered-water resources can be shuttled down to Panga-Ipoh. The planet is ruled by the royal family of Panga, and the princess is a peaceful messenger who travels almost all the time. Cosmic Motors was contracted to design a complete fleet for her voyages, including vehicles for service, maintenance, lodging, catering, and security. I decided to go for balloons for the main vehicles, fitting well the image of the princess, who is known to be graceful and calm. Presumedly, there are various types of lifting gases available, so that the ships could be designed in random shapes. Other vehicles come as hybrids—a mixture of cars and lifting balloons—offering a nice diversity to the fleet as it passes trough the vast desert fields.

L.Rainbow

DANIEL SIMON

DJADO FLEET

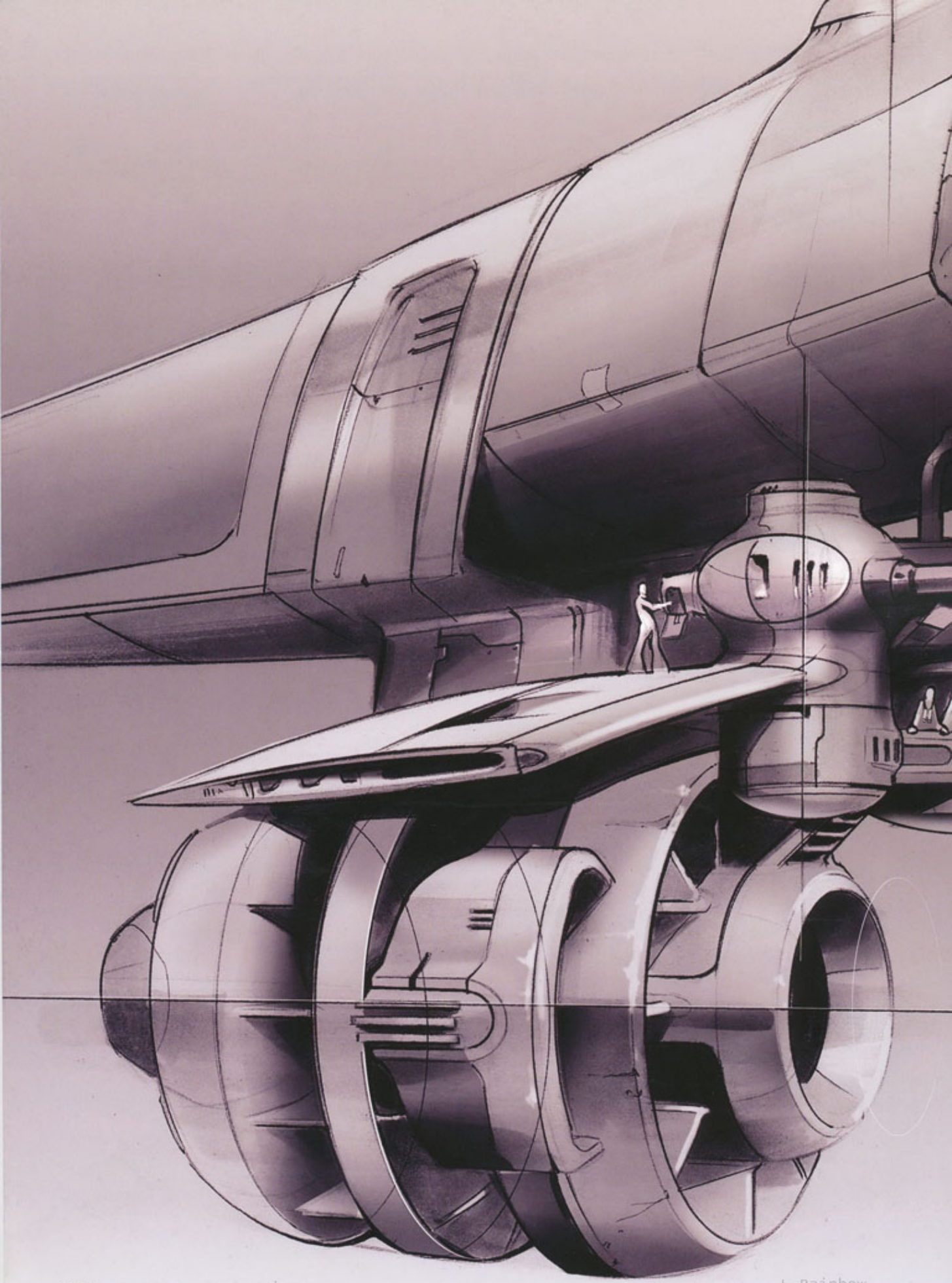
SERVICESHIP

THE TECHNICAL PART, PROPORTIONS AND STRUCTURE
CONCEPTUAL DESIGN.

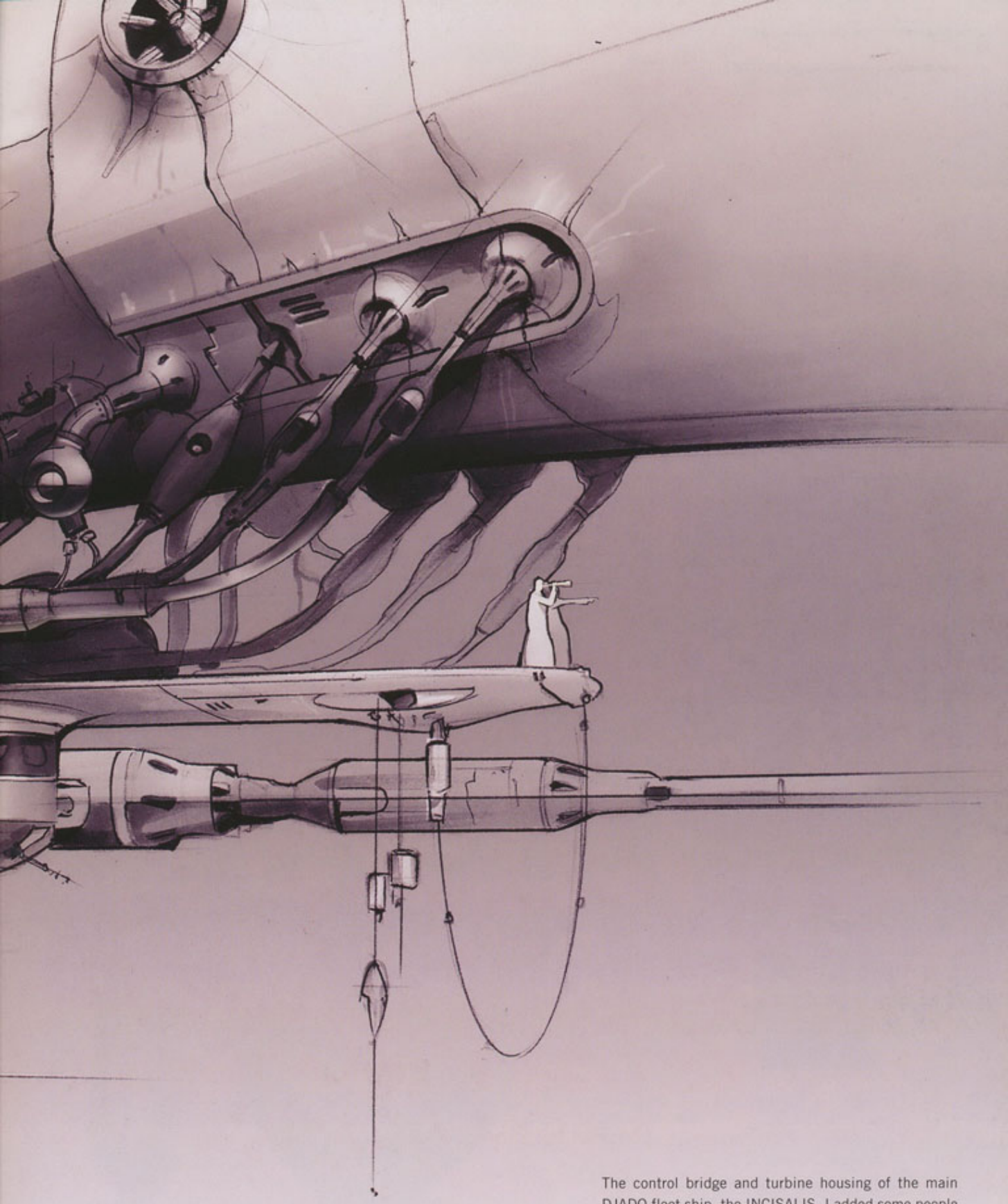


COSMIC MOTORS, DJADO CONCEPTS
DANIEL SIMON, PANCA-IPOH CONTRACT987-CX

Rainbow



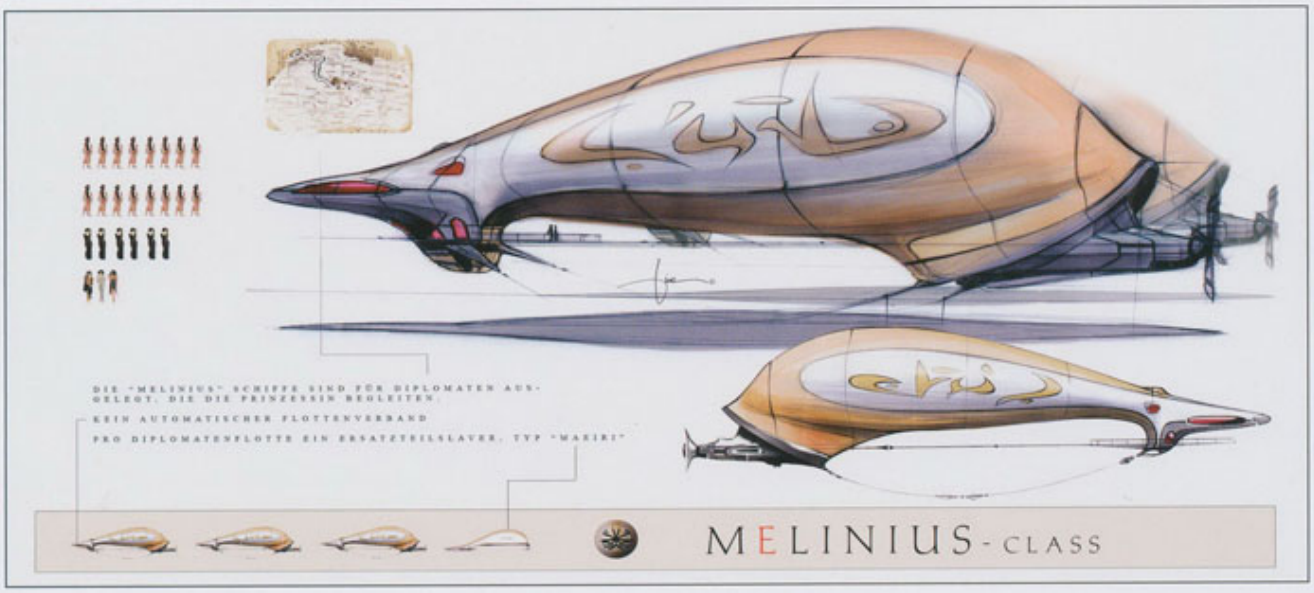
L.Rainbow

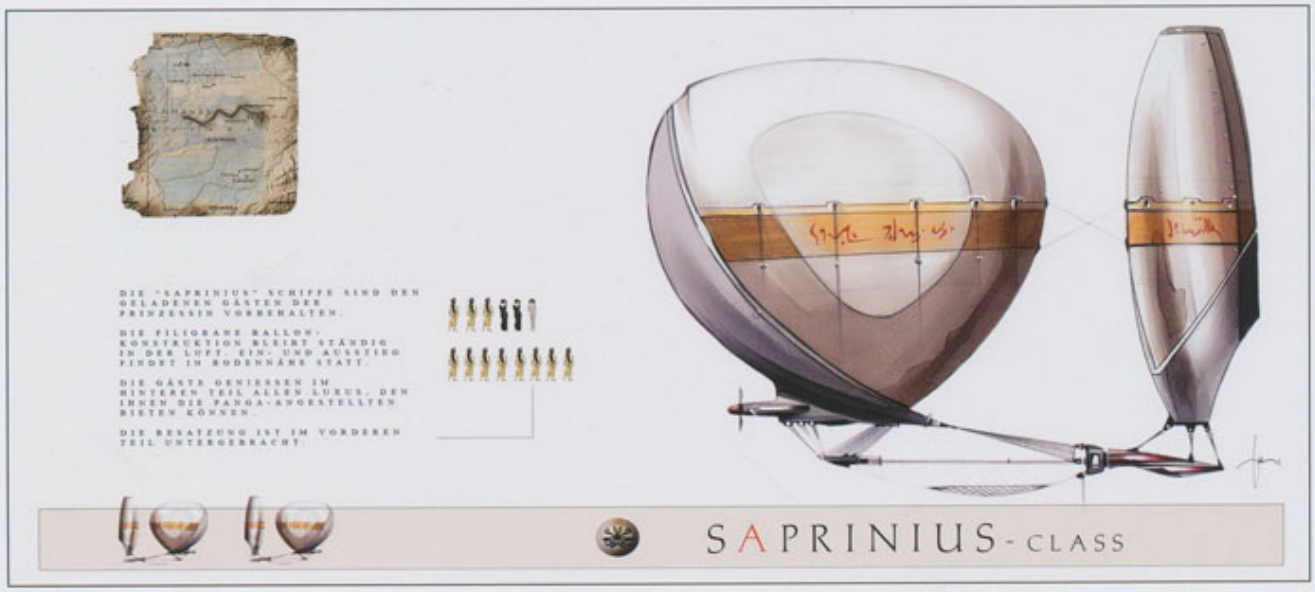


The control bridge and turbine housing of the main DJADO fleet ship, the INCISALIS. I added some people to give it a sense of scale. Two generators, alongside the cockpit and connected with a bunch of pipes and tubes, control the pressure of the giant balloon. Below, the housing of the enomous propeller drive.

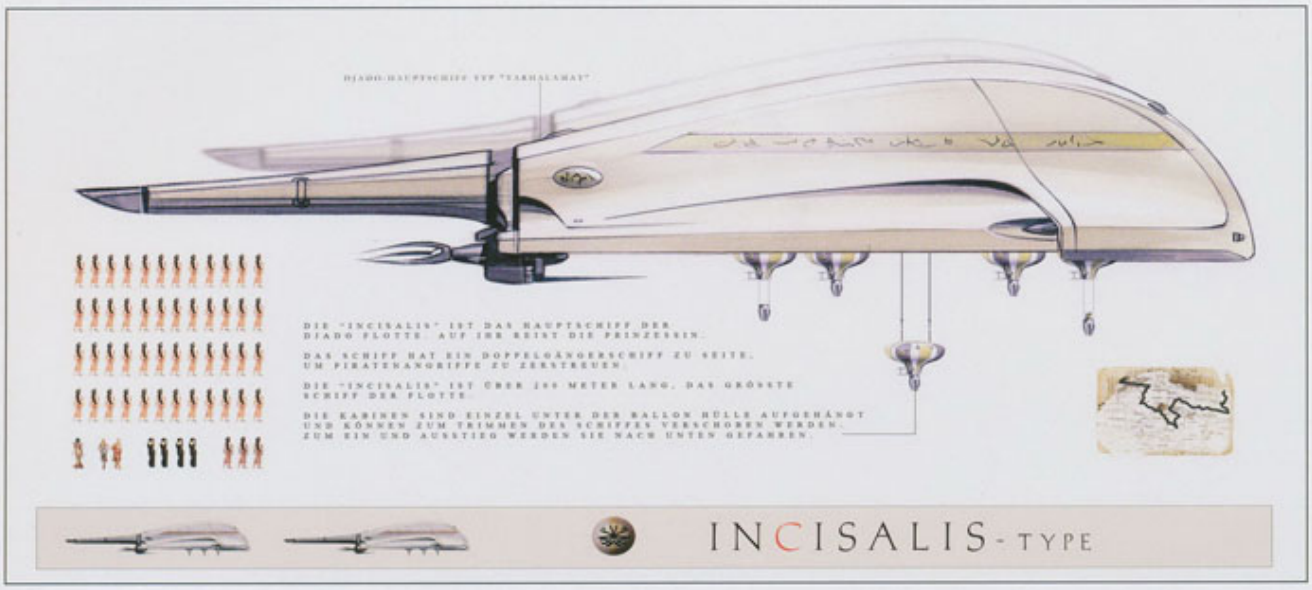
L. Rainbow

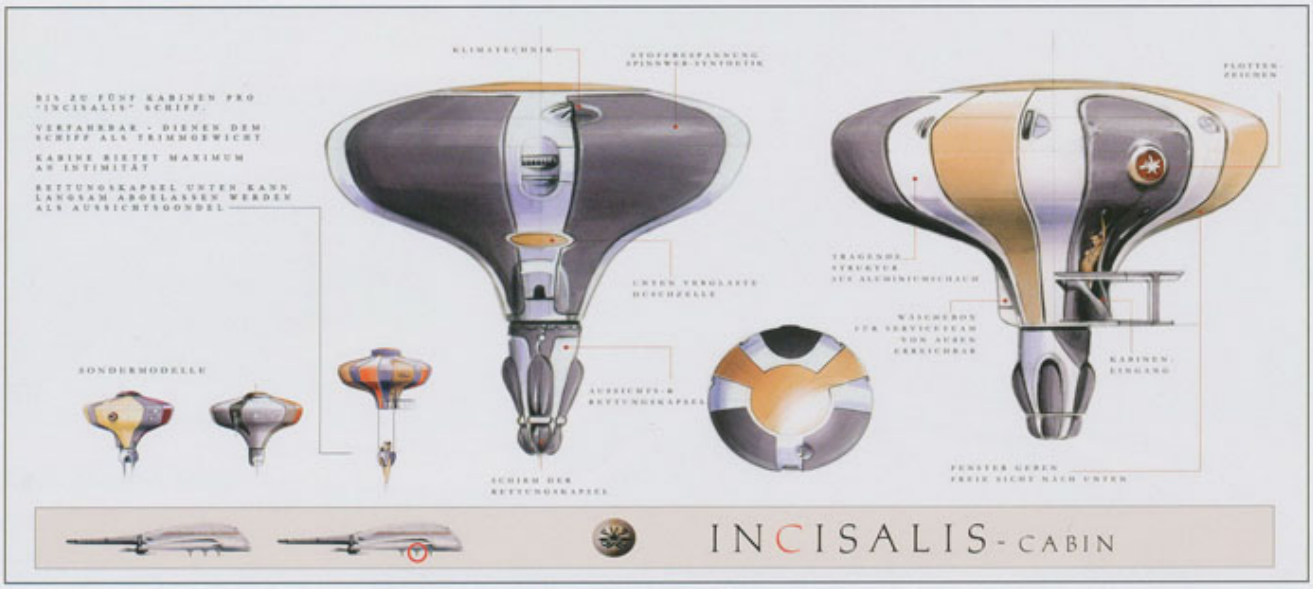

BIS ZU VIERUNDZWANZIG "VOLUCELLA" SCHIFFE BEGLEITEN IN INCIRALIS FLOTTE.
JEDES SCHIFF HAT ACHT MANN BESATZUNG.
DIE "VOLUCELLAS" FLIEGEN VORN DER FLOTTE UND ERKUNDEN DEN WEG.
DIE LANDUNG ERFORDERT MUT & GESCHICKLICHKEIT. VIER PERSONEN MÜSSEN SICH ABSEILEN UND DIE BALLONHÄLFTEN ZUR SEITE ZIEHEN.
VOLUCELLA - CLASS


DIE "MELINIUS" SCHIFFE SIND FÜR DIPLOMATEN AUSGELEGT, DIE DIE PRINZESSIN BEGLEITEN.
KEIN AUTOMATISCHER FLOTTENVERBAND
PRO DIPLOMATENFLOTTE EIN ERSATZTEILSLAVER, TYP "MAXIRI"
MELINIUS - CLASS


DIE "SAPRINIUS" SCHIFFE SIND DEN GELADENEN GÄSTEN DER PRINZESSIN VORBEHALTEN.
DIE FILIGRANE BALLONKONSTRUKTION BLEIBT STÄNDIG IN DER LUFT. EIN- UND AUSSTIEG FINDET IN BODENNÄHE STATT.
DIE GÄSTE GENIESSEN IM HINTEREN TEIL ALLEN LUXUS, DEN INNEN DIE PANGA-ANGESTELLTEN BIETEN KÖNNEN.
DIE BESATZUNG IST IM VORDEREN TEIL UNTERGEBRACHT.
SAPRINIUS - CLASS

L.Rainbow

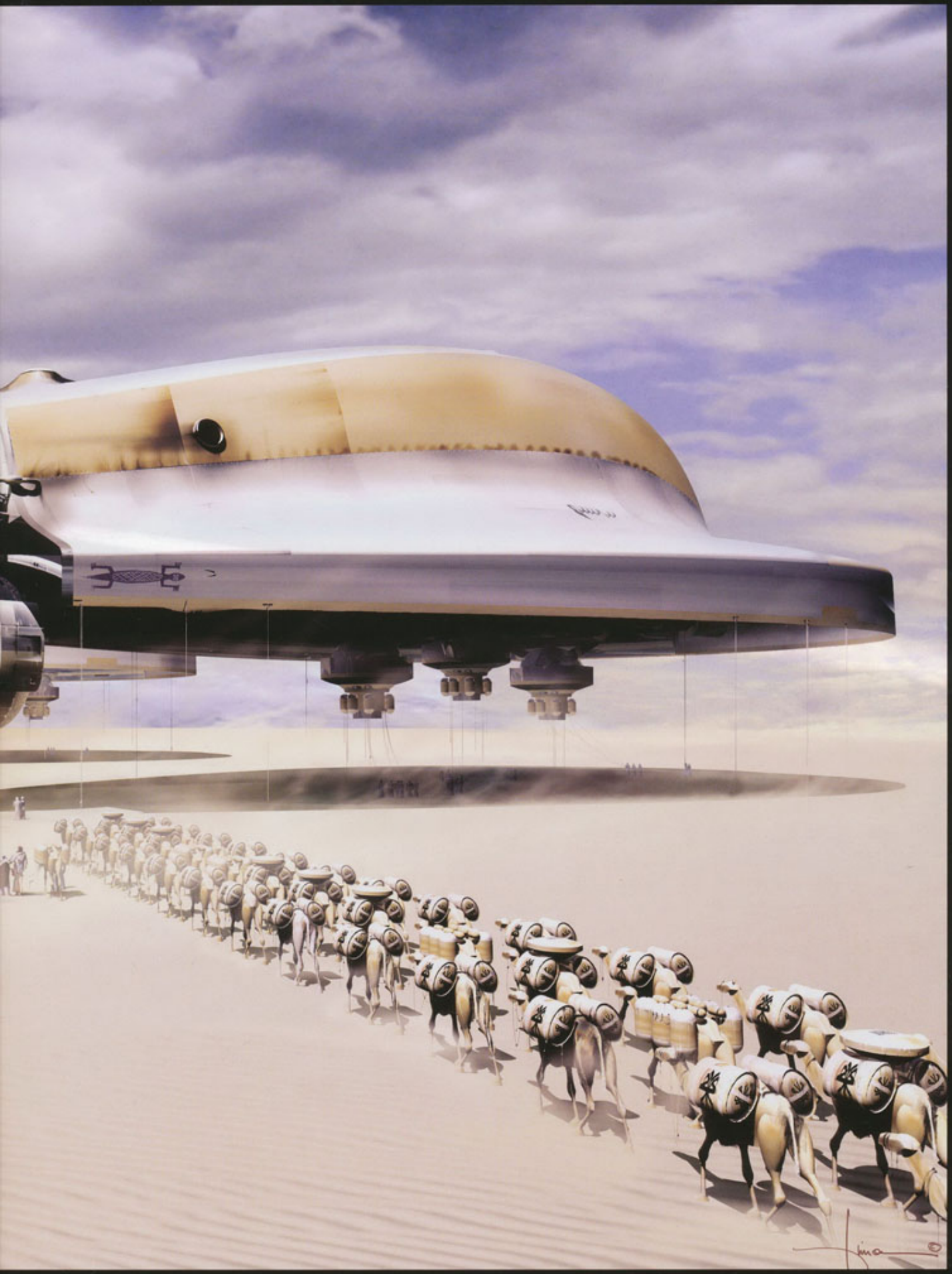




Some ships of the DJADO fleet. Top left, the VOLUCELLAs, the smallest ships of the fleet, accomodate servants. Below: The MELINIUS, the luxurious ship of the princess's diplomats. The outstanding SAPRINIUS, with its tandem balloon, carries visitors whom the princess regularly invites along on her fantastic passages.

On top, the side view of the over 700-foot-long main ship, the INCISALIS, accomodates the princess with some of her closest personal servants and handmaidens. It is always in the company of a look-alike sister-ship, which acts as a double for security reasons. The main ship carries provisions for only two days, since the fleet rests every night, forming a camp either on land or hovering above the ground. Bottom right: A close-up shot of an INCISALIS cabin, which hangs below the balloon on suspension wires. They can be moved back and forth for trimming. Next page: A scene of an unintentional stop in the sizzling suns of Panga-Ipoh. The INCISALIS (in the background) needs maintenance on its propeller. Because transportation is quite underdeveloped on the desert planet, the new part is delivered by a large camel caravan, which has come quite a long way. The other caravan brings provisions and welcomed fresh delicacies to load onto the service ships of the fleet.






Deloprator
COOLGRIP
9

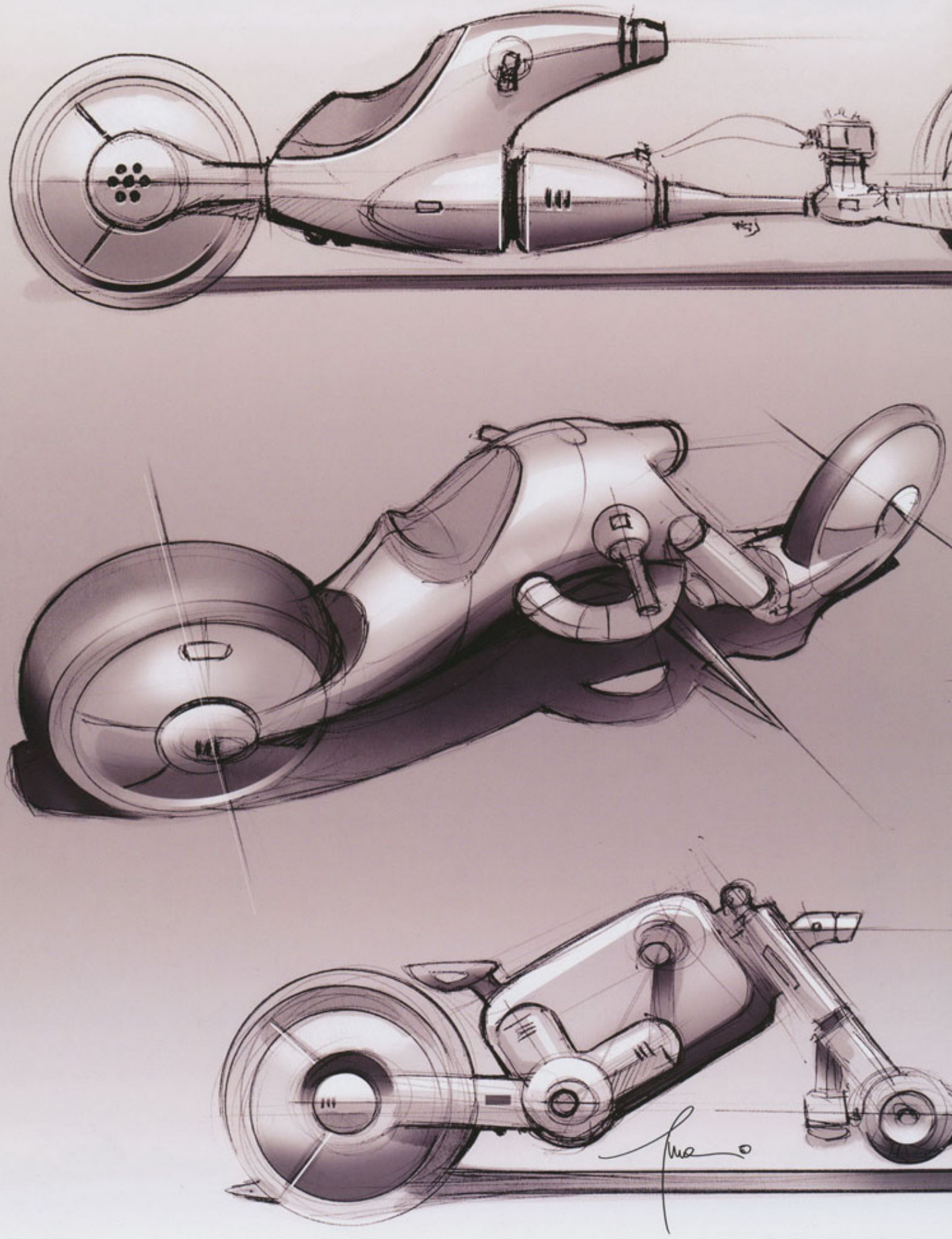


THE DETONATOR

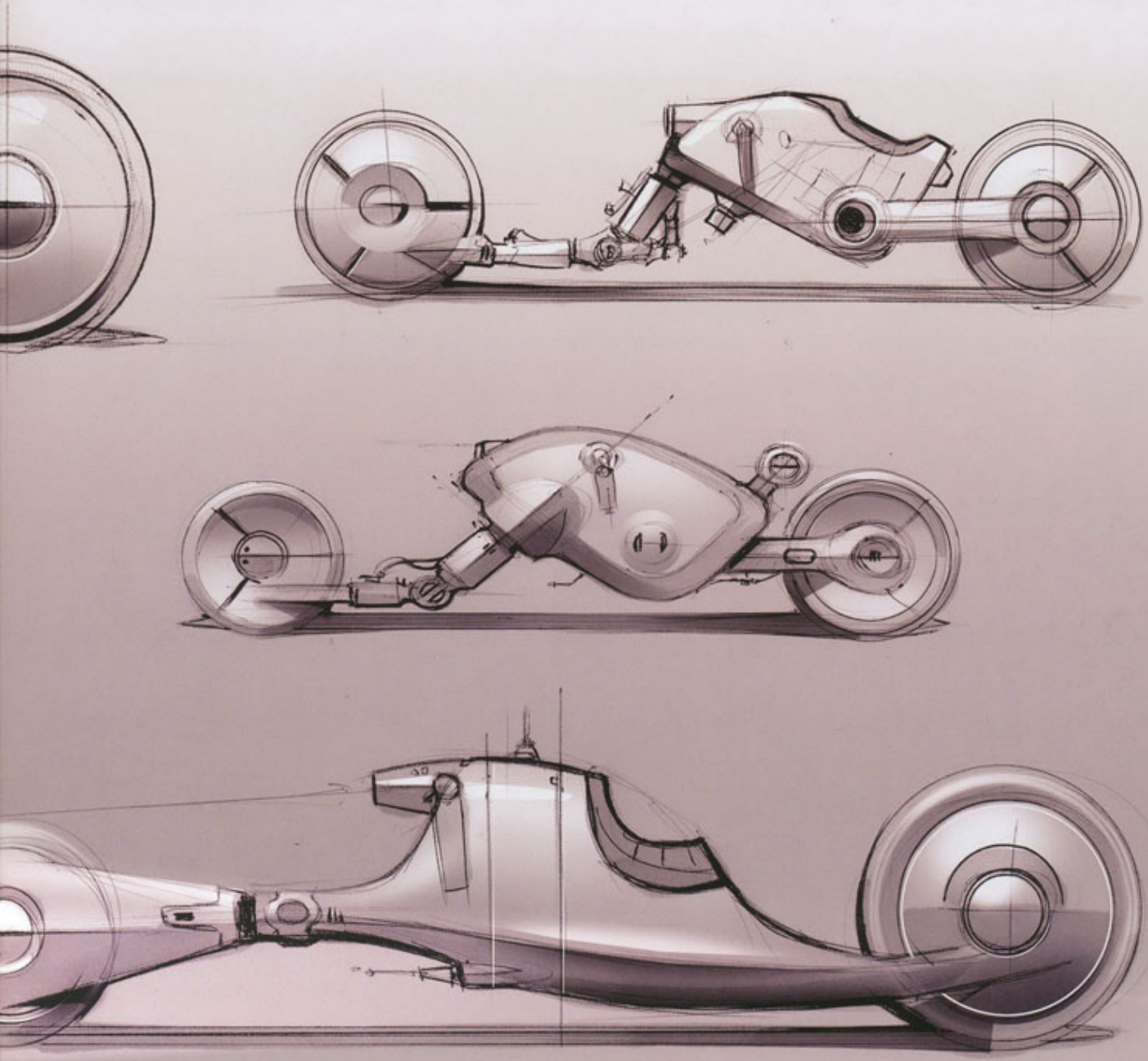
TYPE: STREET CRUISER BIKE
PLANET: TARRA I

The Cosmic Motors DETONATOR V8 6.0 is a magnum-sized street-cruiser bike, powered by a brutal six-liter V8 Cratomium engine. The bike comes without a visible frame. Instead, there is a simple block, carrying the core components like the drive train, suspension, and steering. The front suspension is a complex lever system; the steering is achieved by a plasmamagnetic sled, located directly behind the front wheel. The pilot controls that digital impulse with the two single-pivot handlebars.

The project took off as a purely sculptural experiment, featured at the annual party at Cosmic Motors' headquarters. The sculpture attracted a lot of attention at the show, and CoMo's development department came up with two running prototypes, Nos. 1 and 2. Before a limited edition of eight (to complete a series of ten) bikes was given the green light, several modifications were made: the suspension, the seating position, and the proportions were improved.

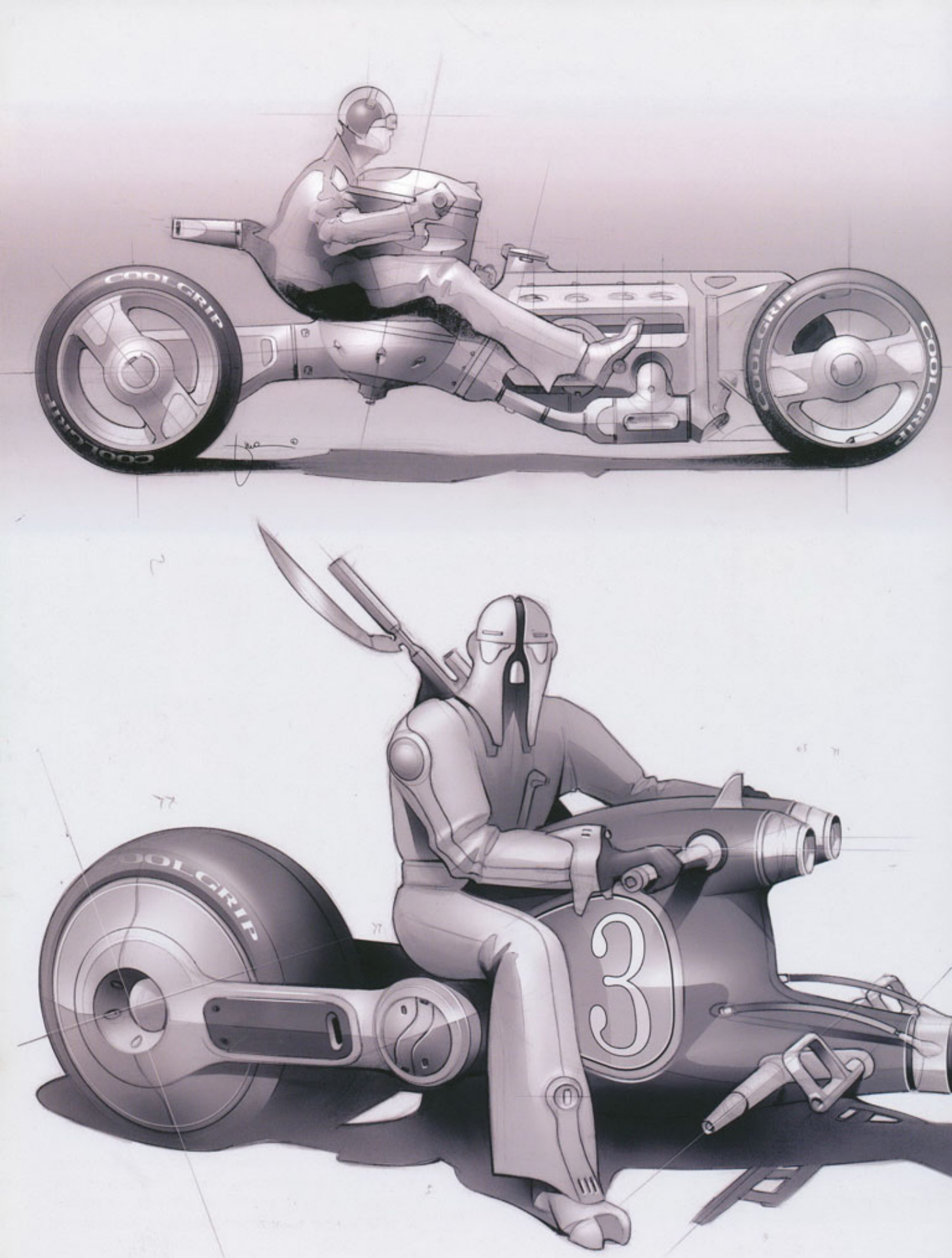


L.Rainbow

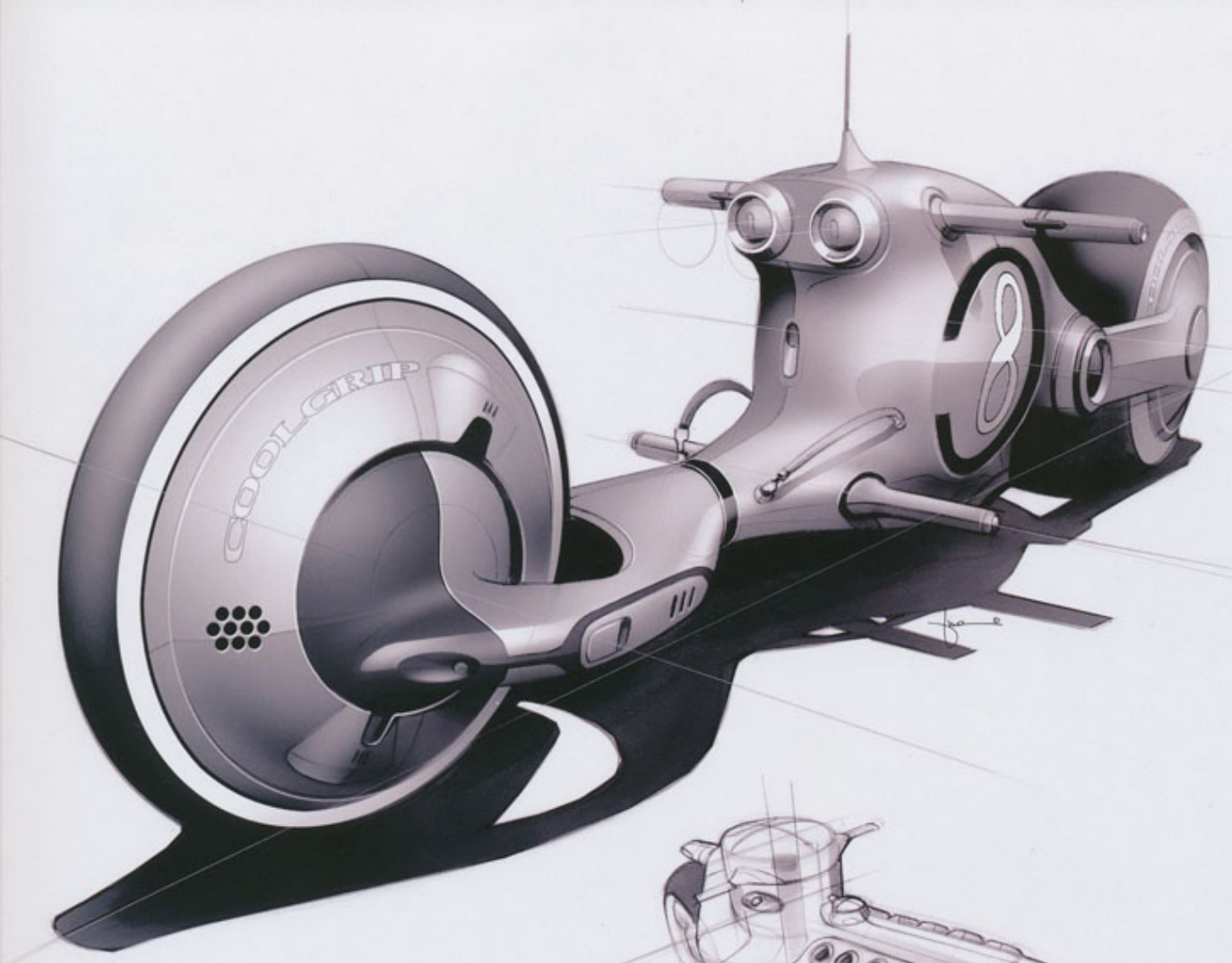


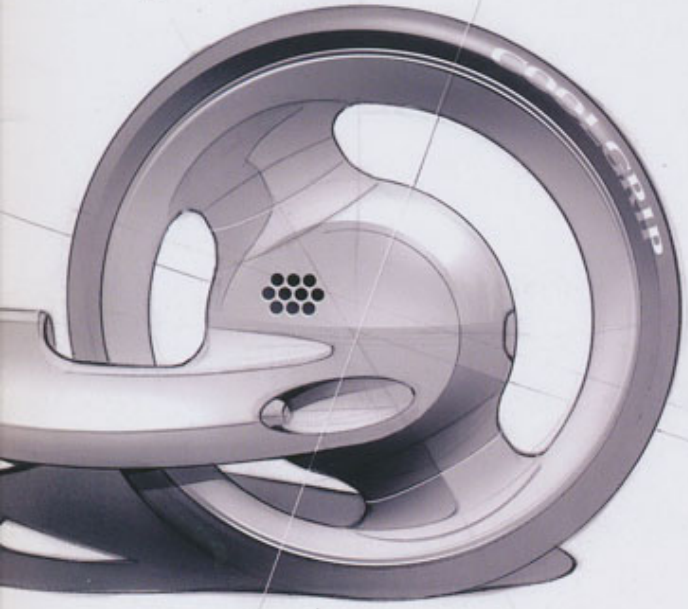
The DETONATOR project began with the idea of creating a sculpture of a bike, rather than inventing a fully functional motorcycle.

The sketch at bottom left became the key sketch, showing how a dynamic bike can be made from a simple, static volume. The full block, representing the main frame, generates the flair of brutality needed for such a huge, scary street monster. Graphically, the V8 engine creates a matrix for the positioning of all the remaining details on the bike. Later, when the bike was really well received, I decided to add a slice of reality and feasibility, and I modified certain parts like the suspension. The outcome was a better proportion and overall stance.

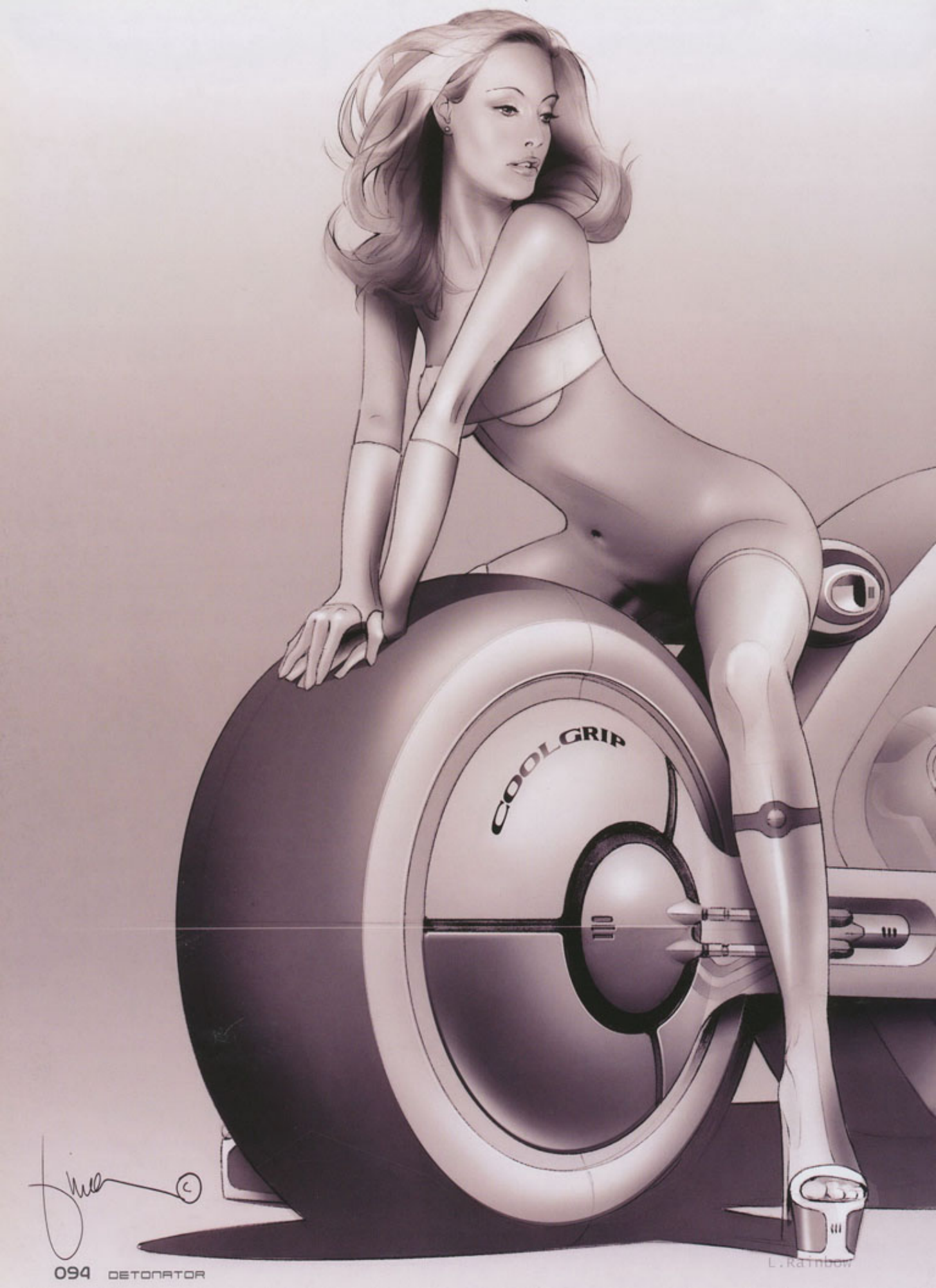


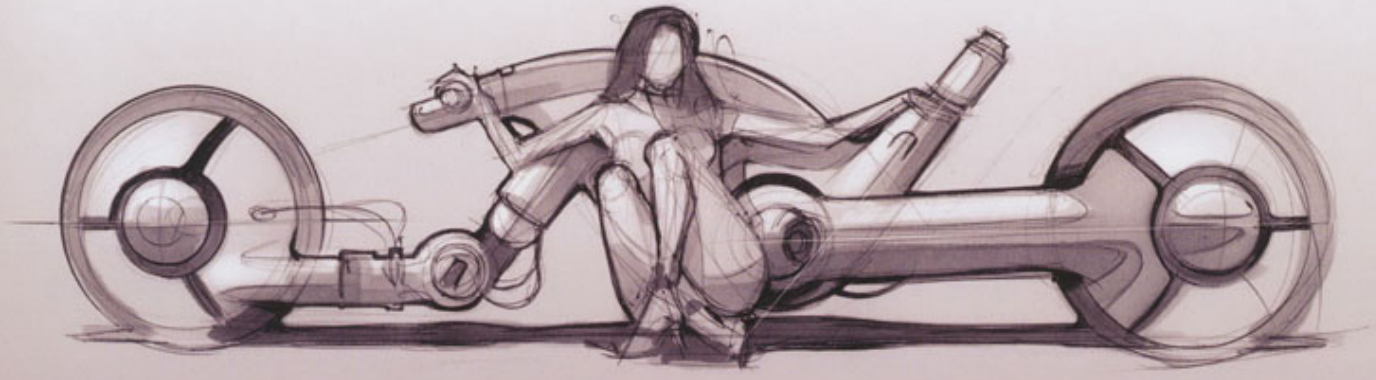
L.Rainbow





So, the concept was this: put the driver on a massive, overpowered machine and avoid having him looking ridiculous. This balance needed to be reflected in the design. To put a pilot straight on a giant, naked engine with two wheels attached to it was an obvious choice. But the result offered no design features, and I stuck with the original concept that is shown as the finished DETONATOR design on the next page. That styling combines mechanical geometry with classic design features from the bike world.


COOLGRIP



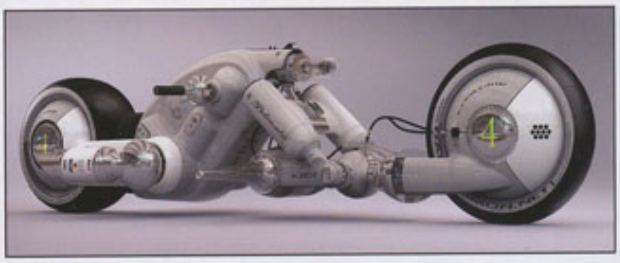
Top: The key sketch. That loose side-view doodle nailed down all the design features. The precise ball-point pen drawing below illustrates the prototype design for bikes Nos. 1 and 2, with a high-rising saddle and exposed exhaust manifolds, which were relocated in the final design of No. 3 and those that followed. The proud pin-up lady emphasizes the dimensions of the wheels.

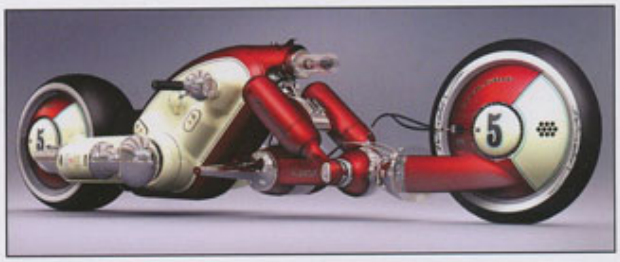
L.Rainbow

The limited DETONATOR collection spans ten unique bikes. (No. 10 is not yet built, No. 5 disappeared without a trace). It began with a massive, static Quaxium sculpture, followed by two functional prototypes, the blue-orange No. 1 and the red-and-white No. 2. These prototypes uncovered some inherent problems, and the first production bike, the green No. 3, came with longer and lower proportions and a new driver position. Also, the exhaust positioning moved to the rear.

Bikes Nos. 3–9 went on sale, and their rarity compels their owners to take the bikes to motor shows all over planet Tarra-I.

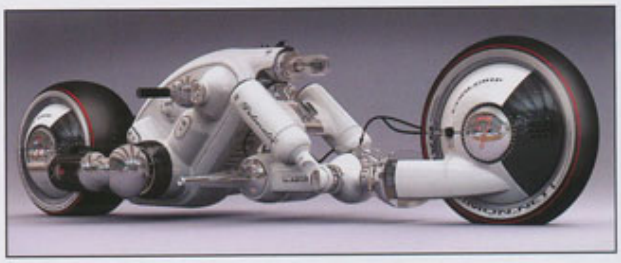
No. 9 is the undisputable crown of the limited series. The applied materials are extremely rare and elevate bike No. 9 to an unaffordable piece of art.

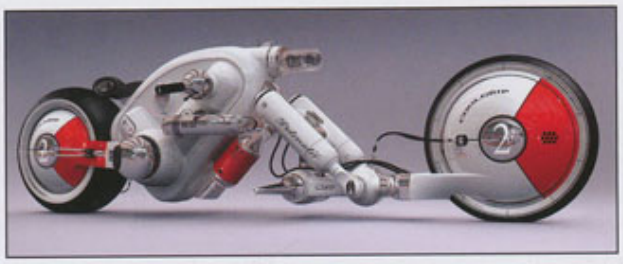




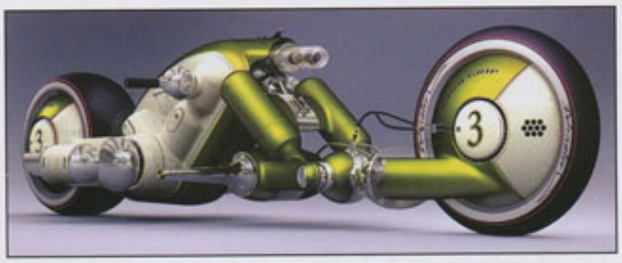














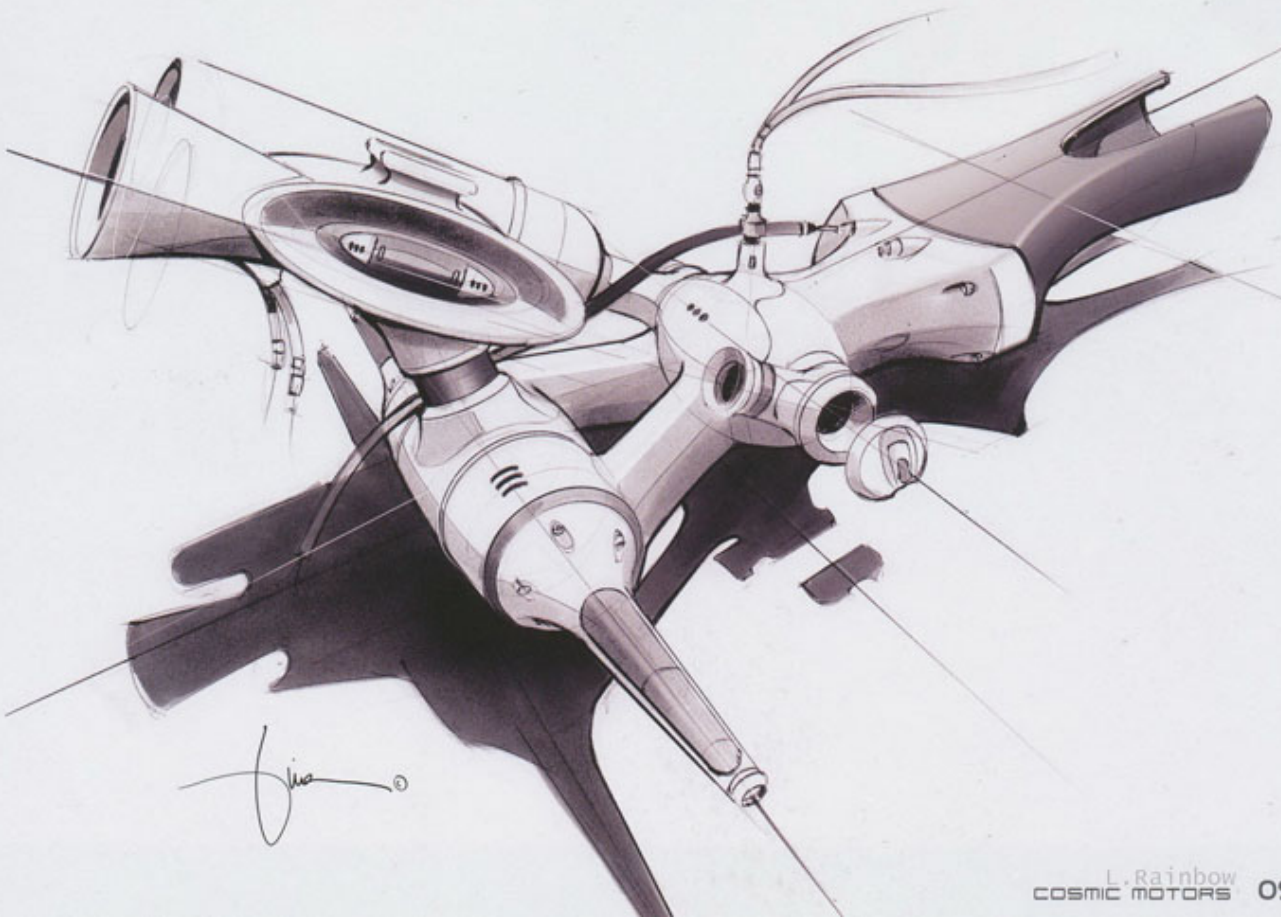
L.Rainbow



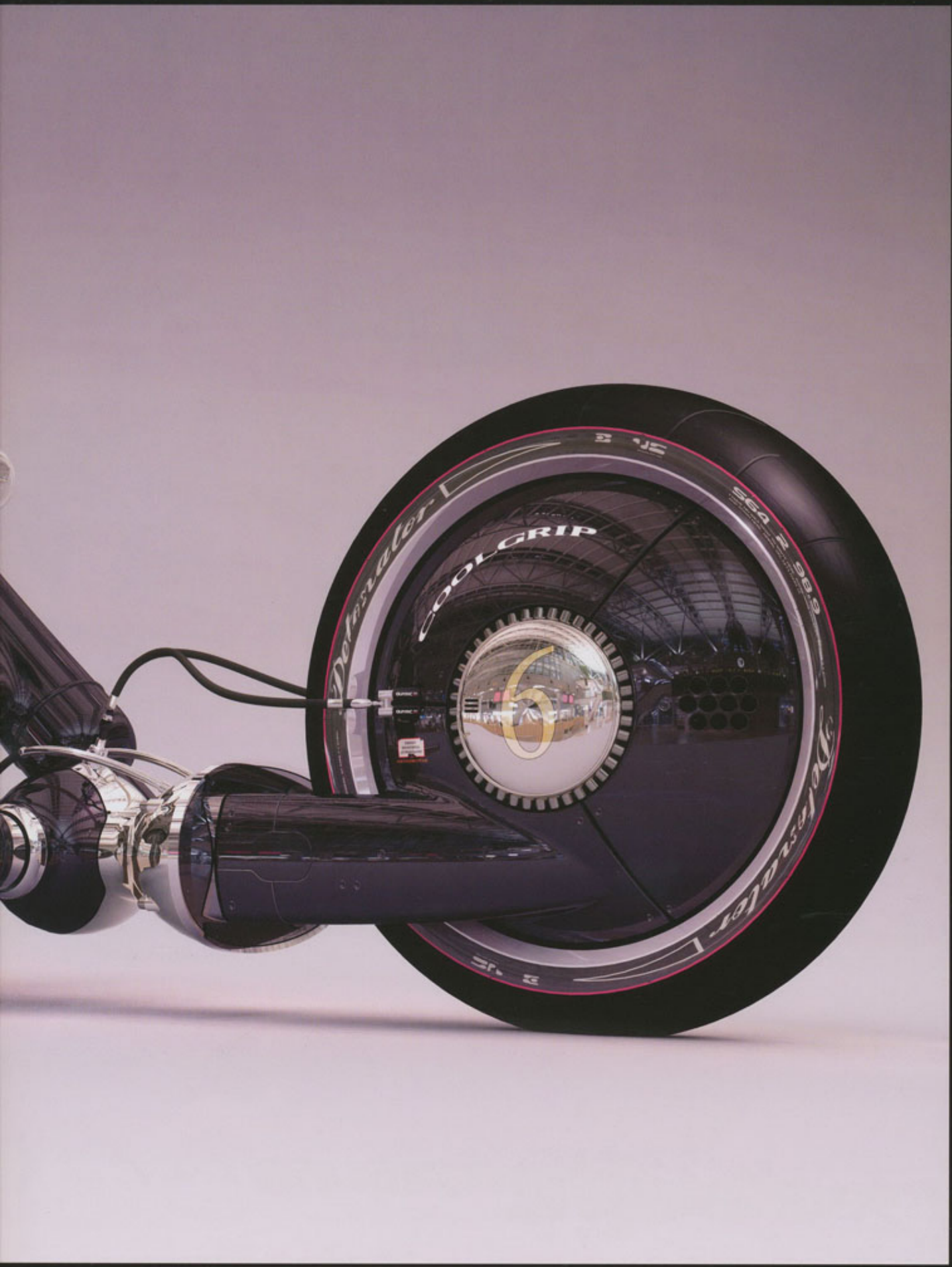
A top view of bike No. 2, one of two DETONATOR prototypes. Notice the different saddle and the exposed exhaust manifolds. Test pilots complained of the uncomfortable presence of the hot pipes close to their legs, and the pipes were repositioned toward the rear on bike No. 3 and later models.
Right: A sketch of the front suspension arm, with the damper system and the plasmamagnetic steering sled.
Pages 100 and 101: The different bikes are easy to tell apart by the numbers on the wheel caps. Obviously, bike No. 6 came in black.

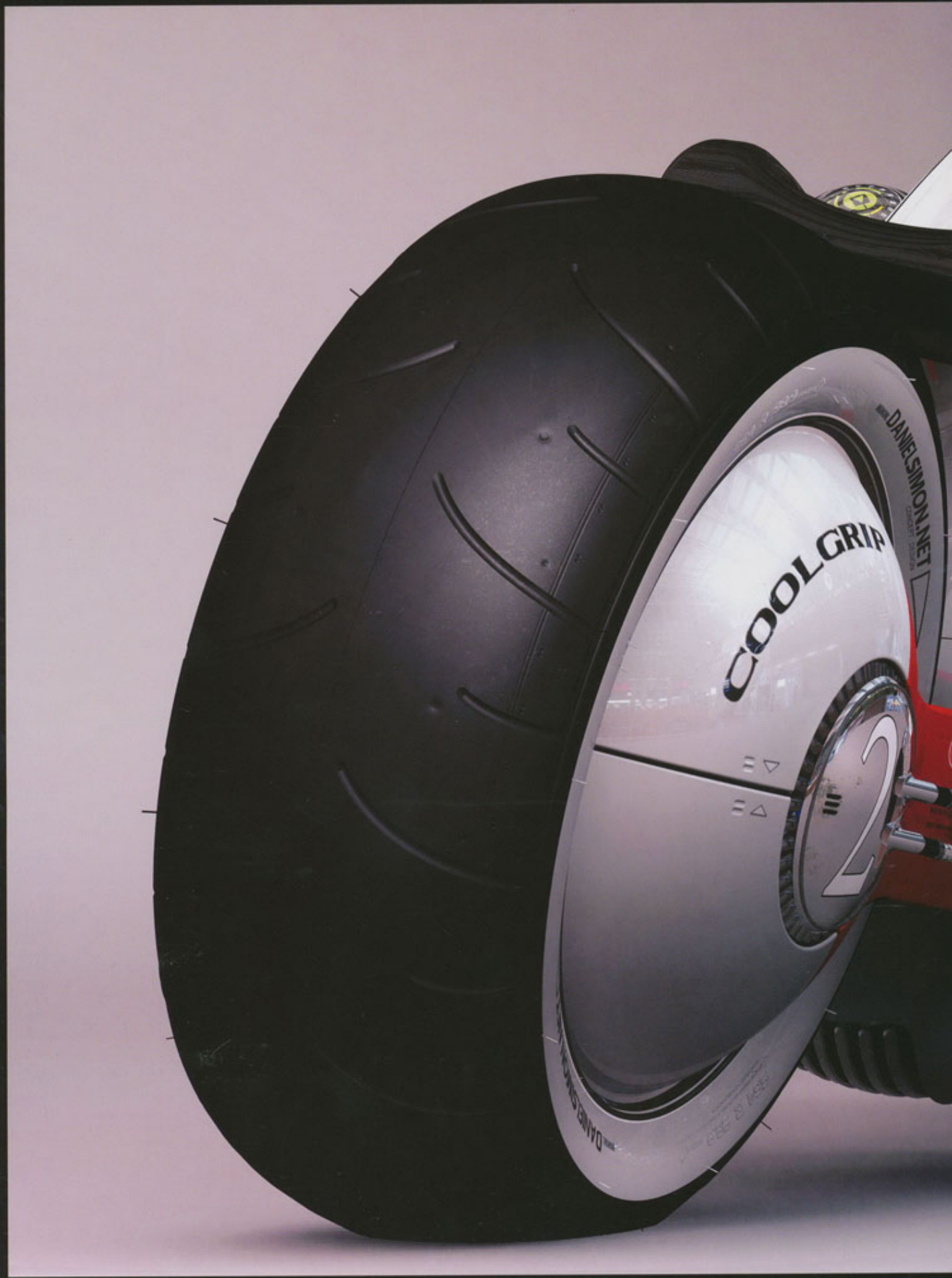
L.Rainbow

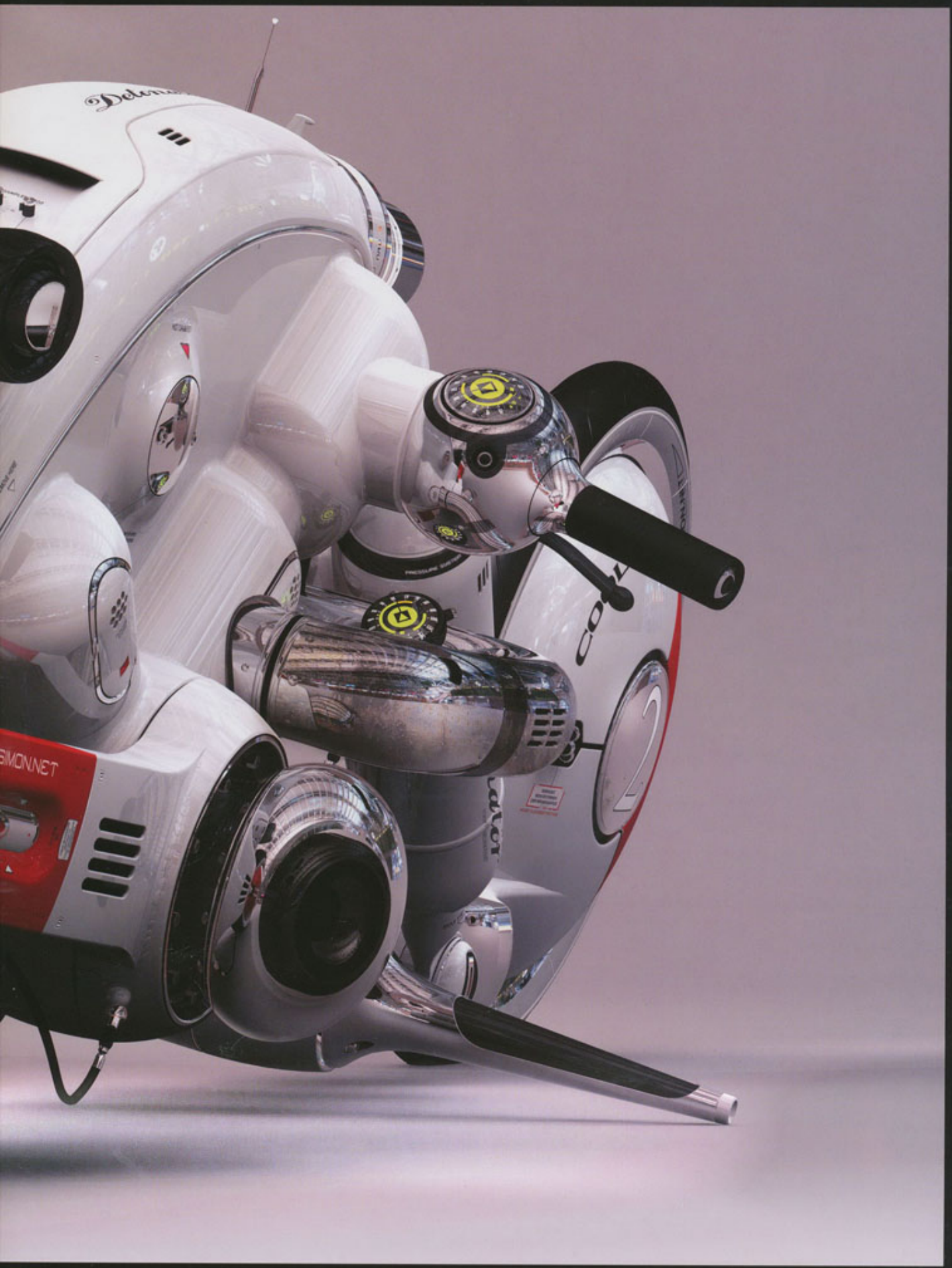

PRESSURE SYSTEM




Detonator


Dotmaster
CoolGrip
Dotmaster


COOLGRIP
DANIELSIMON.NET





L.Rainbow

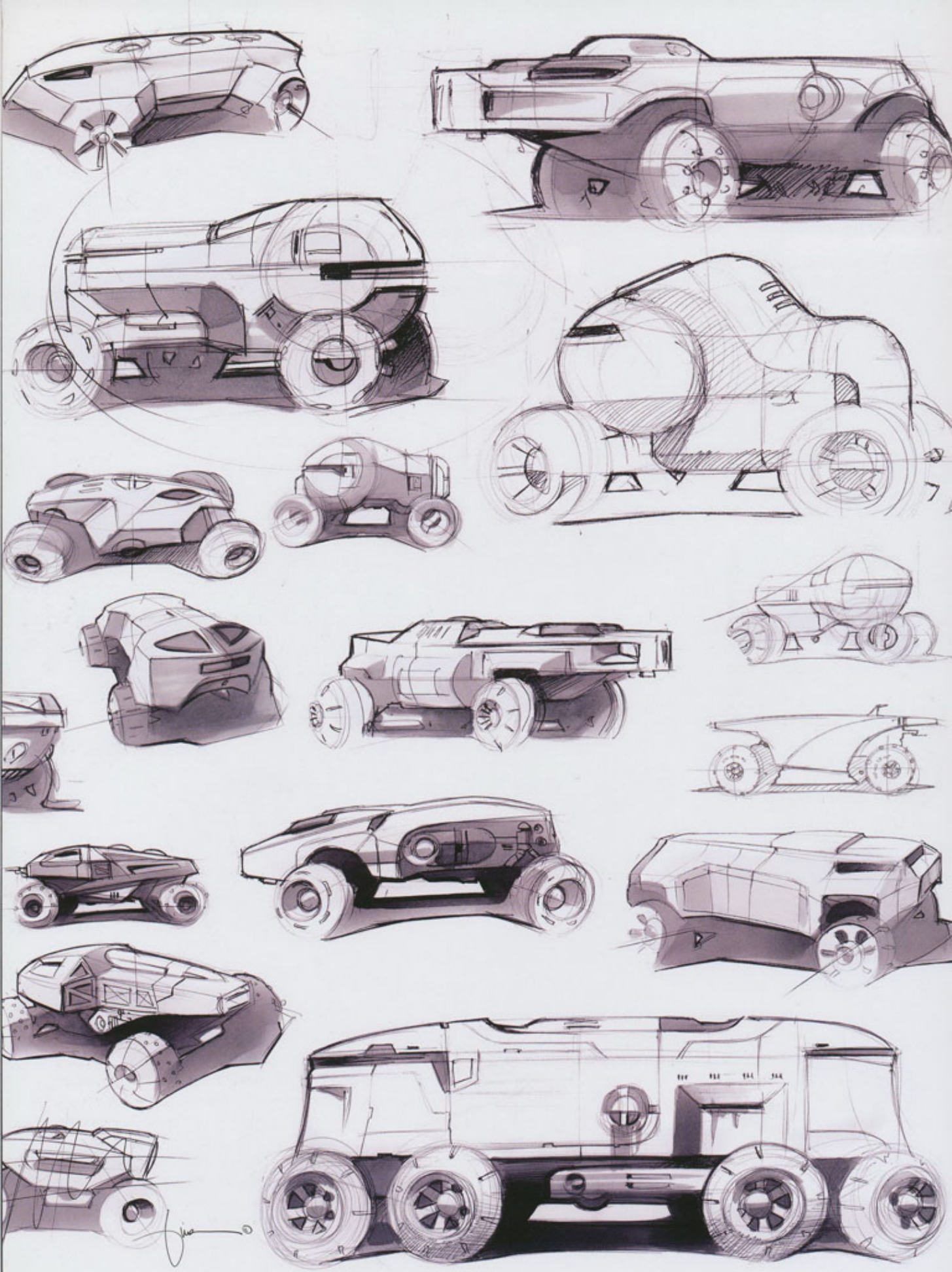


THE NEMBIQUARER

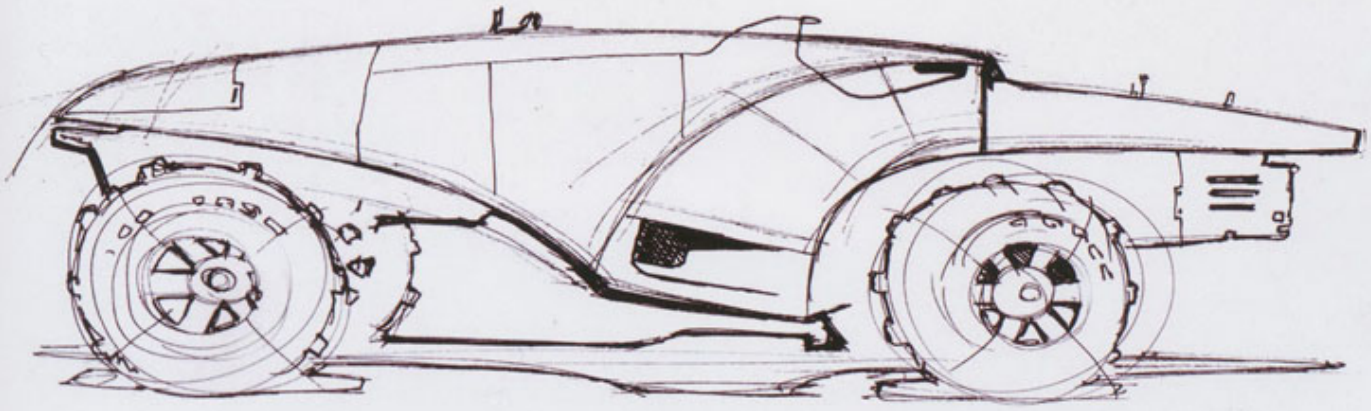
TYPE: VOYAGE TRUCK
PLANET: TARRA III

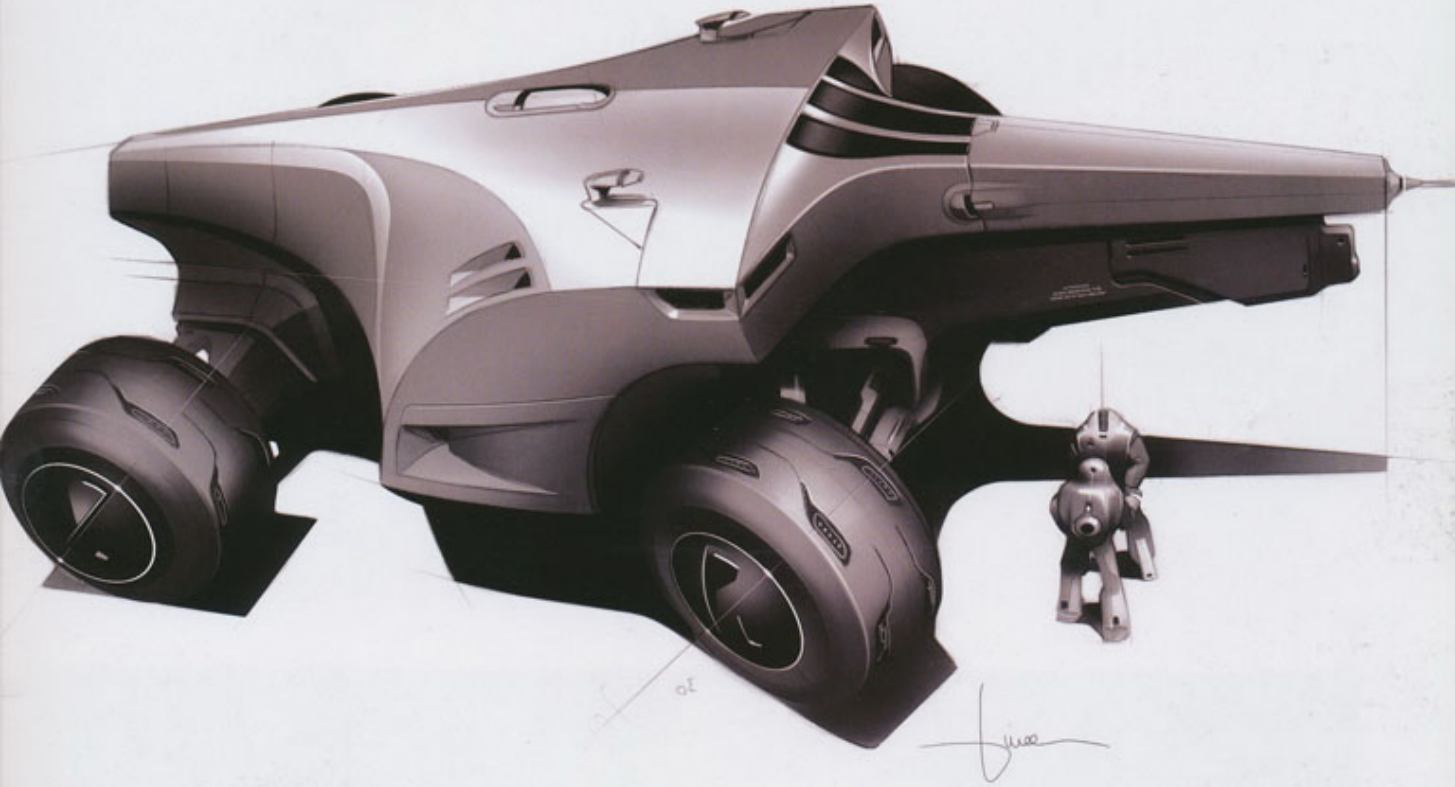
The NEMBIQUARER Voyage Truck has its roots as an ASTROCON military concept truck, but the project was abandoned once the long-lasting Tarra-Peace III treaty brought renewed hope to the planet. Years later, the NEMBIQUARER concept was brought back to life for a peaceful purpose. Cosmic Motors bought the blueprints from ASTROCON Inc. and developed from that base a fleet of super trucks. In the swamplands of Planet Tarra, these impressive machines serve as chartered commuter vehicles for the wealthiest of passengers.

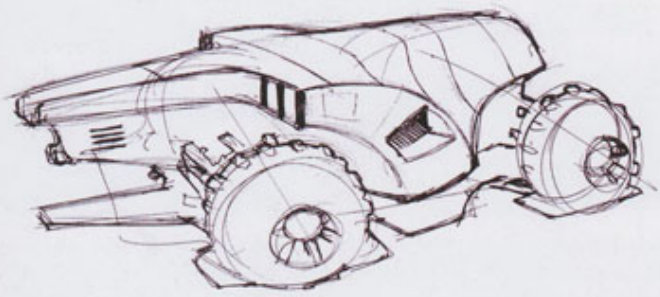
Two additional NEMBIQUARER trucks were built in a sporty set-up to compete in the Trans Terra Rally Competition.



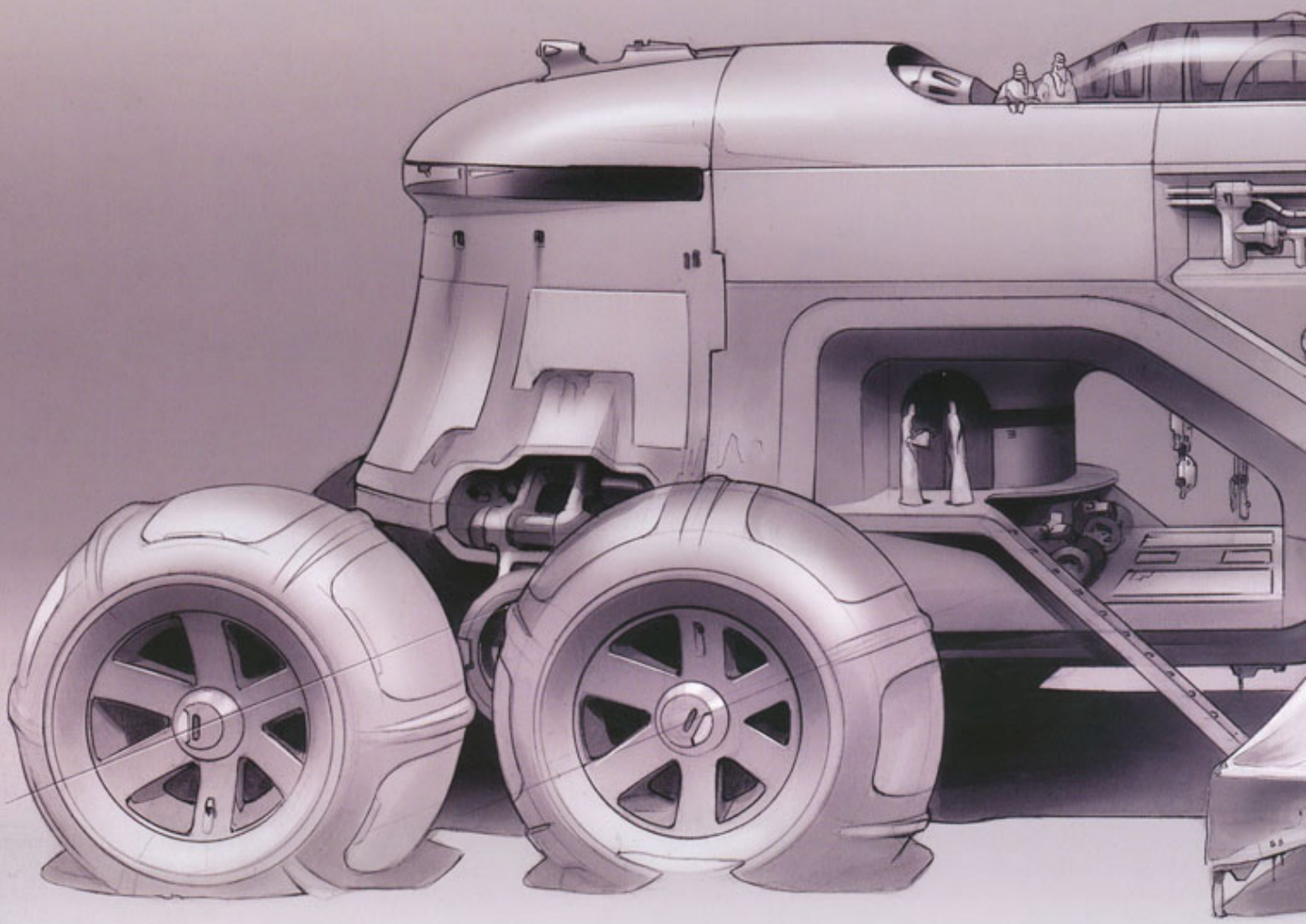
L.Rainbow

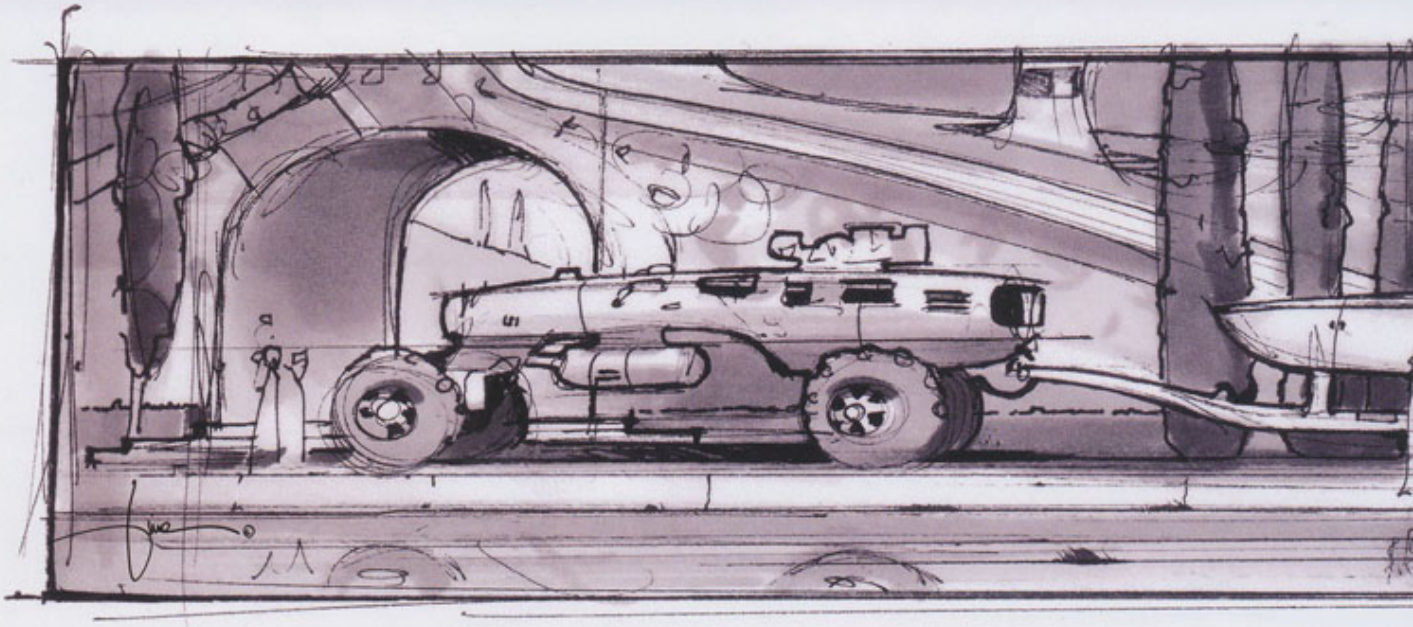




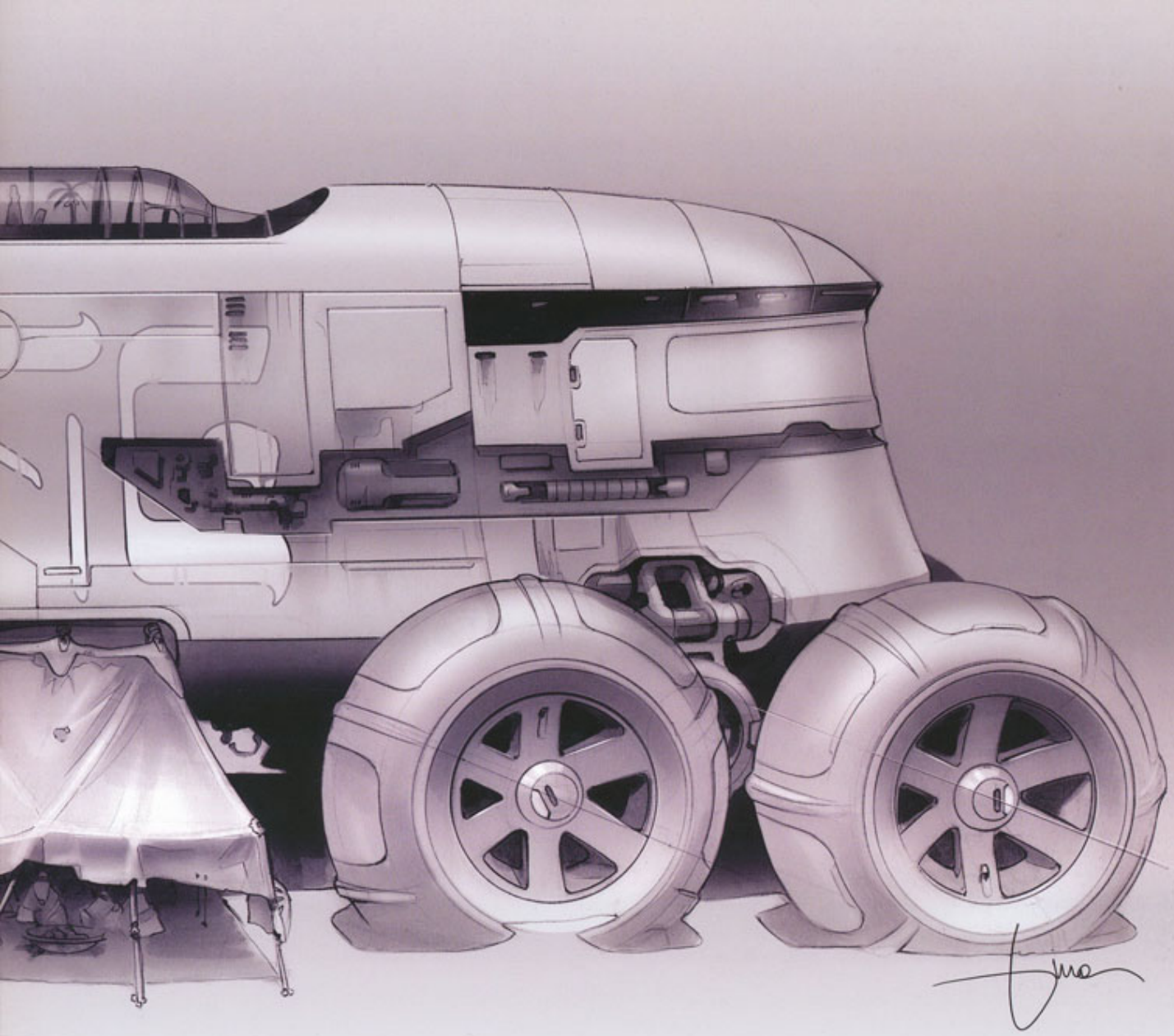


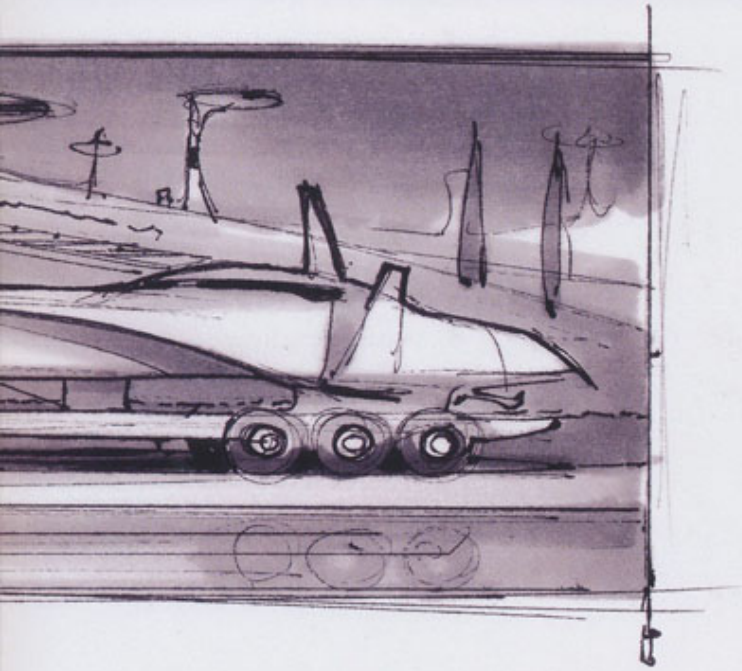
When I started the NEMBIQUARER project, I did not have a precise picture in mind. It took a few sketch pages to find a design direction. I didn't know of a similar existing vehicle, and could find no reference out there. The first result you see on the left lacked an element of surprise in the design and also was too massive. Despite its length of over 45 feet, I wanted the truck to be like filigree. I was inspired by the Formula One body design that combines a short, wide body with a thin, long nose. Adapting these features to the oversized vehicle got me on the right track.





L.Rainbow





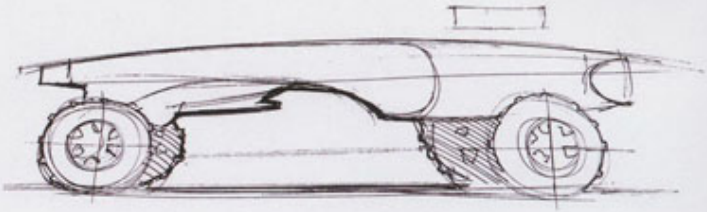
In the monochromatic thumbnail sketch on the left, I saw the NEMBIQUARER for the first time as it should be. I liked the idea of that monstermobile pulling a huge yacht and parking in front of some flamboyantly renaissance architecture. That was the look I wanted. The project gained a luxurious flair—the NEMBIQUARER is a barely affordable private jet for the road for use by royals, celebs, and executives.

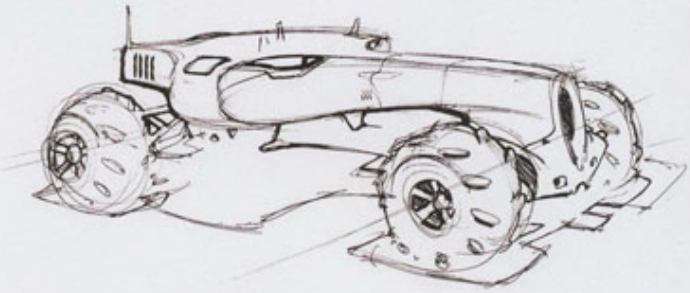
Above: An old approach. That proposal was way out there—eight wheels, four levels high, with a garage and a winter garden on the roof. The crew is enjoying a break in the shadow of a vintage tent. Going up the gangway, you find two quads parked in the truck's entrance hall.

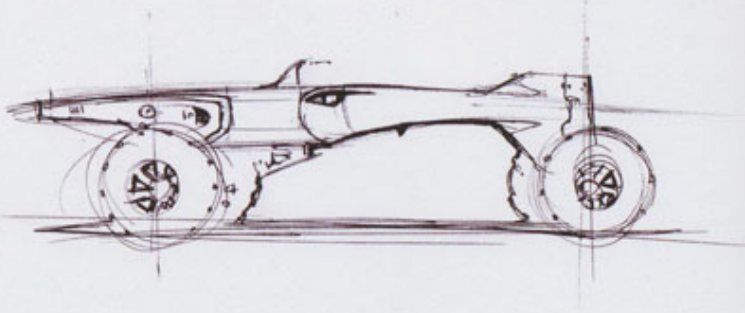
L.Rainbow

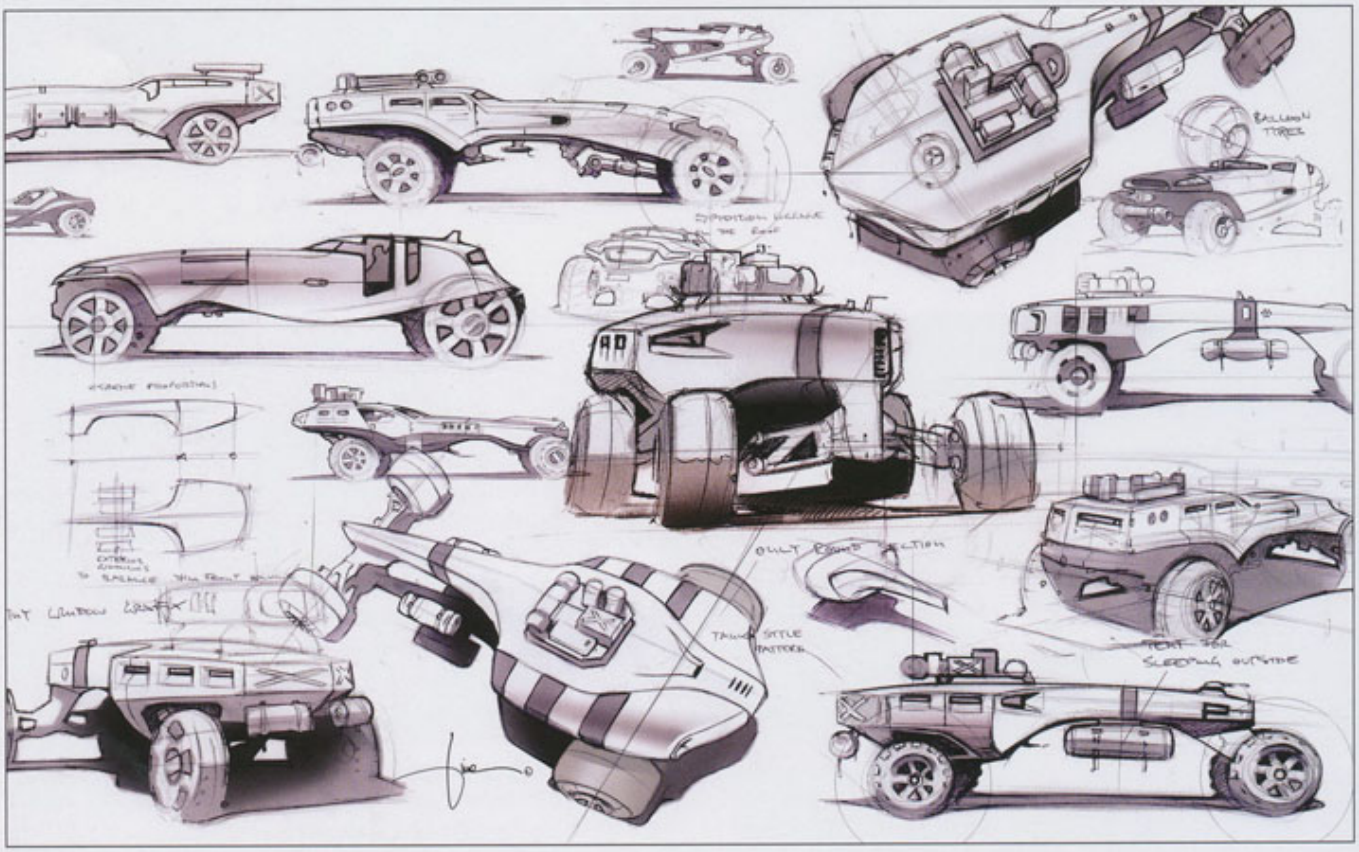
The design gets nailed down. The lower composition displays the styling development of the truck. Only the square windows (too military) were replaced later down the line by round, jet-style windows. The fragile front end needed a visual counterpart to the heavy rear, so I installed extra volume between the wheels. It houses power generators, headlamps, and an oversized winch.

On the right page, you see a virtual scale model covered with a layer of wet filler paint, sitting on my desk. It's the four-wheel rally version of the NEMBIQUARER. Notice the shovels on the side.

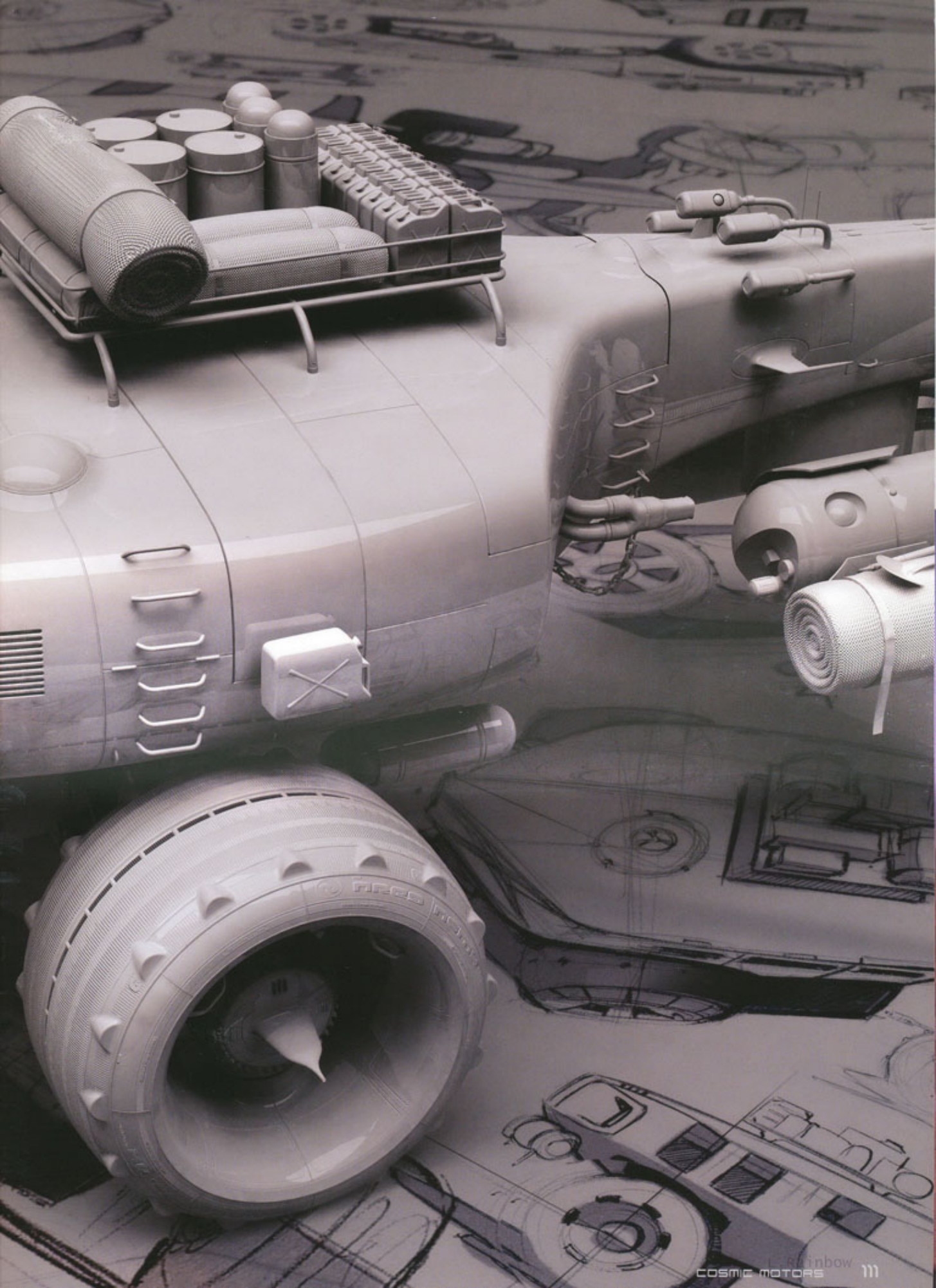


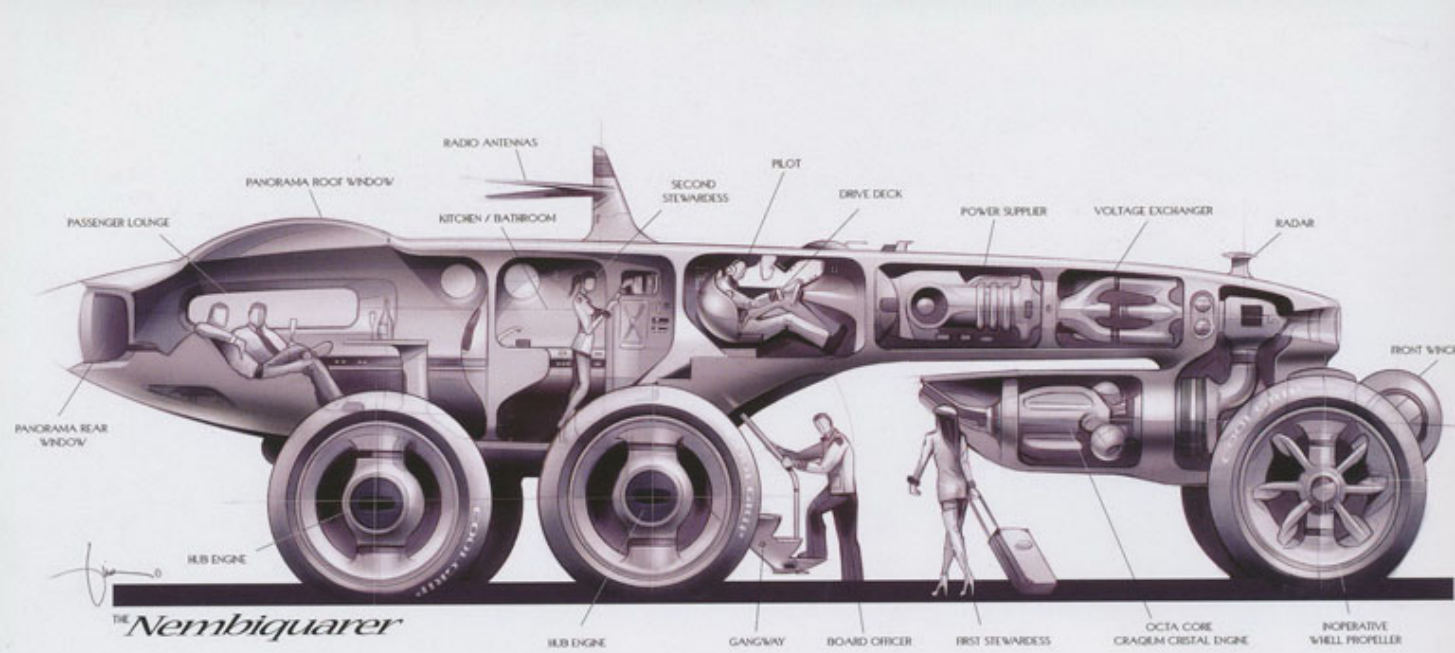






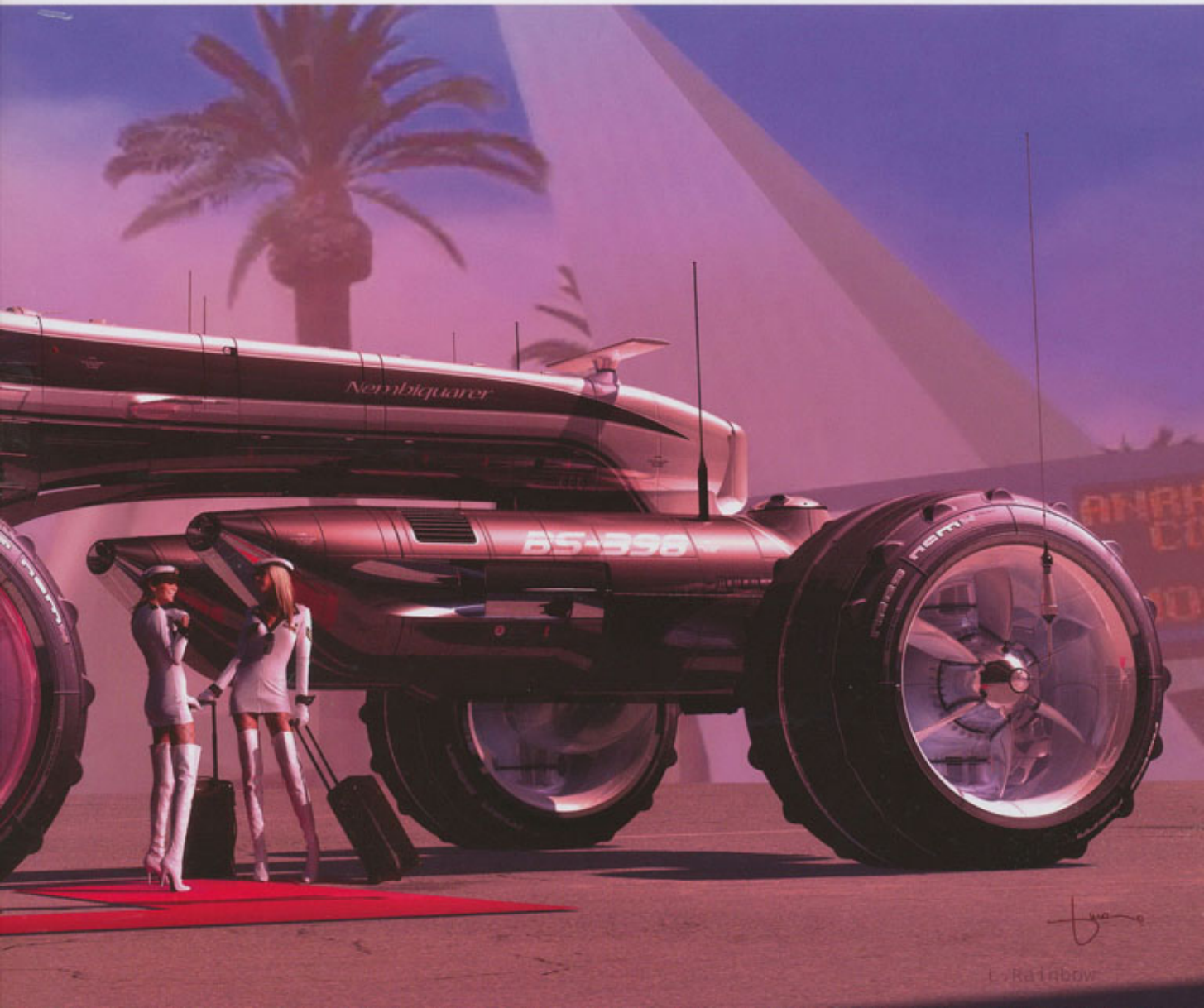
L.Rainbow




RADIO ANTENNAS
PANORAMA ROOF WINDOW
PASSENGER LOUNGE
KITCHEN / BATHROOM
SECOND STEWARDESS
PILOT
DRIVE DECK
POWER SUPPLIER
VOLTAGE EXCHANGER
RADAR
PANORAMA REAR WINDOW
HUB ENGINE
THE Nembiquarer
HUB ENGINE
GANGWAY
BOARD OFFICER
FIRST STEWARDESS
OCTA CORE CRAQUM CRISTAL ENGINE
INOPERATIVE WHELL PROPELLER

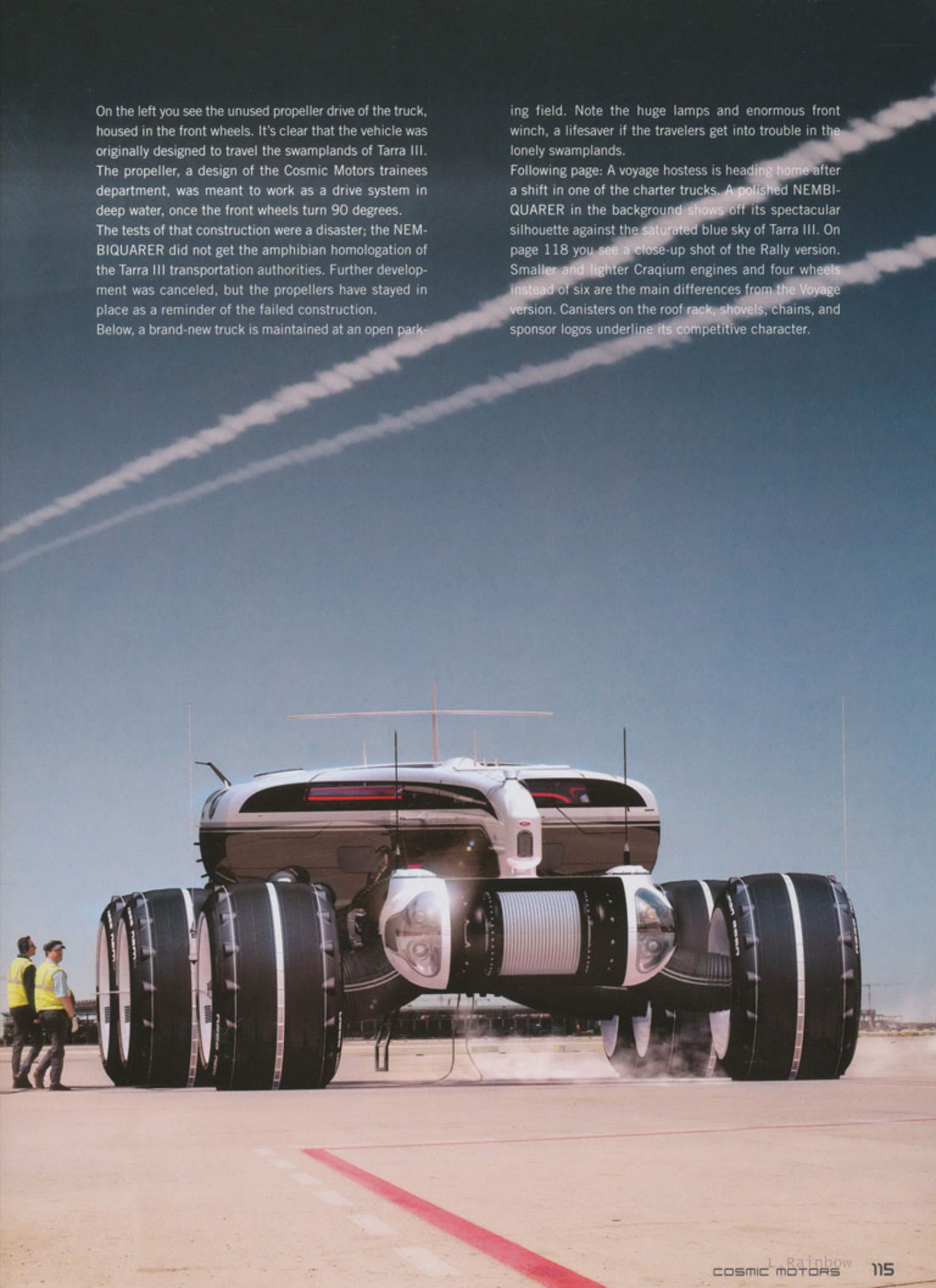
A brand new CoMo NEMBIQUARER charter truck is awaiting filthy rich passengers on a red carpet, parked in the mist of a pleasant morning sun. Its enormous hub-mounted engines hum quietly in stand-by mode. Two voyage hostesses, dressed in the salaciously scandalous outfits of the charter company, pass the time with the latest gossip. The truck is ready to take off on another chartered trip into the swampland of Tarrapolus, where clever businessmen have discovered the hidden resources of Cratomium, a rare and in-demand raw material on Tarra III.

On the left page, a cutaway. Behind the tight twin cockpit is a room for the stewardesses to prepare nouvelle cuisine and sizzling cocktails for the two to four passengers that enjoy themselves in the roomy rear lounge. The captain and his navigator, sitting side by side, do not enjoy the same roomy comfort—their cockpit is very tight but still ergonomic. The entire front end of the NEMBIQUARER is packed with cutting-edge technology. The Octa Craqium Core Cristal Generators create enormous enduring power to supply the four hub-mounted engines.



L.Rainbow

On the left you see the unused propeller drive of the truck, housed in the front wheels. It's clear that the vehicle was originally designed to travel the swamplands of Tarra III. The propeller, a design of the Cosmic Motors trainees department, was meant to work as a drive system in deep water, once the front wheels turn 90 degrees.
The tests of that construction were a disaster; the NEMBIQUARER did not get the amphibian homologation of the Tarra III transportation authorities. Further development was canceled, but the propellers have stayed in place as a reminder of the failed construction.
Below, a brand-new truck is maintained at an open parking field. Note the huge lamps and enormous front winch, a lifesaver if the travelers get into trouble in the lonely swamplands.
Following page: A voyage hostess is heading home after a shift in one of the charter trucks. A polished NEMBIQUARER in the background shows off its spectacular silhouette against the saturated blue sky of Tarra III. On page 118 you see a close-up shot of the Rally version. Smaller and lighter Craqium engines and four wheels instead of six are the main differences from the Voyage version. Canisters on the roof rack, shovels, chains, and sponsor logos underline its competitive character.






Nembiquarer


ADDI OIL

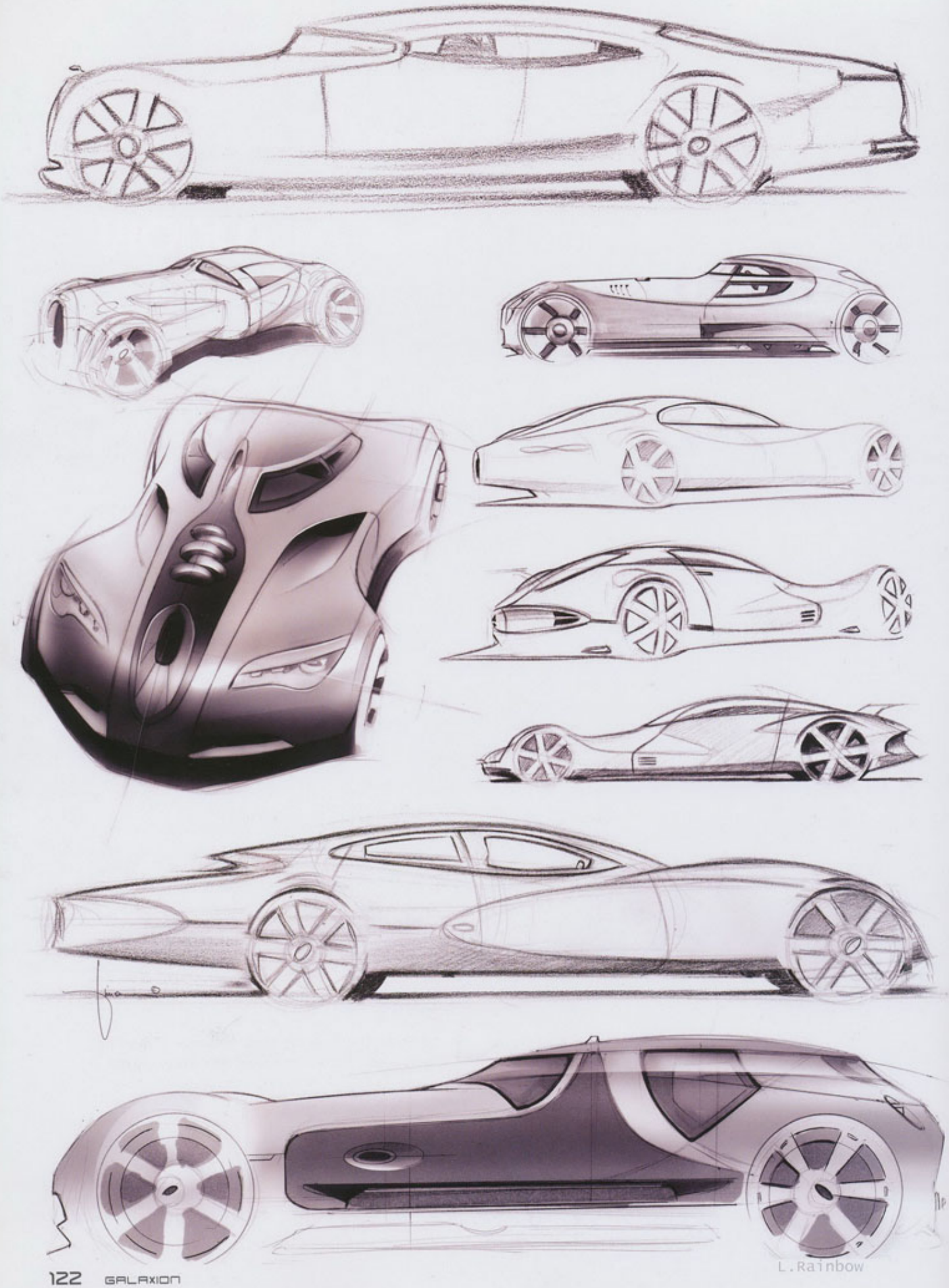

Cosmic Motors

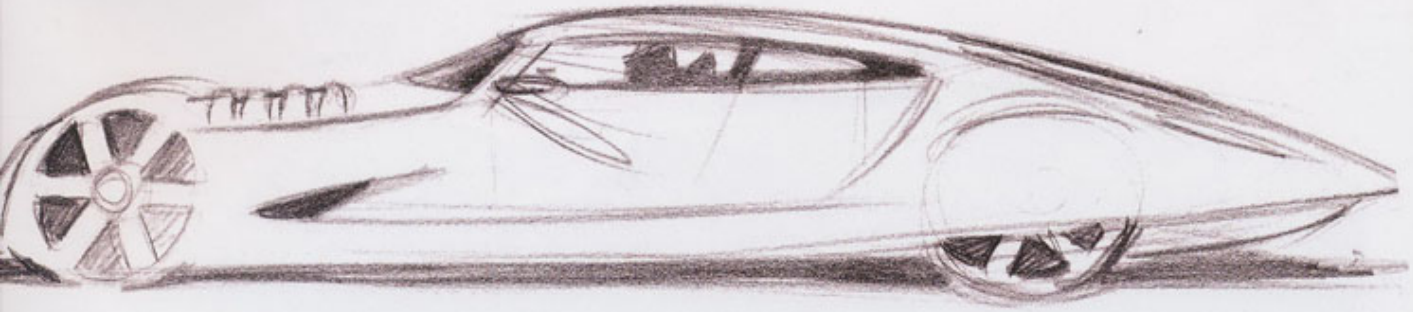
THE GALAXION

TYPE: PREMIUM COUPE
PLANET: TARRA I

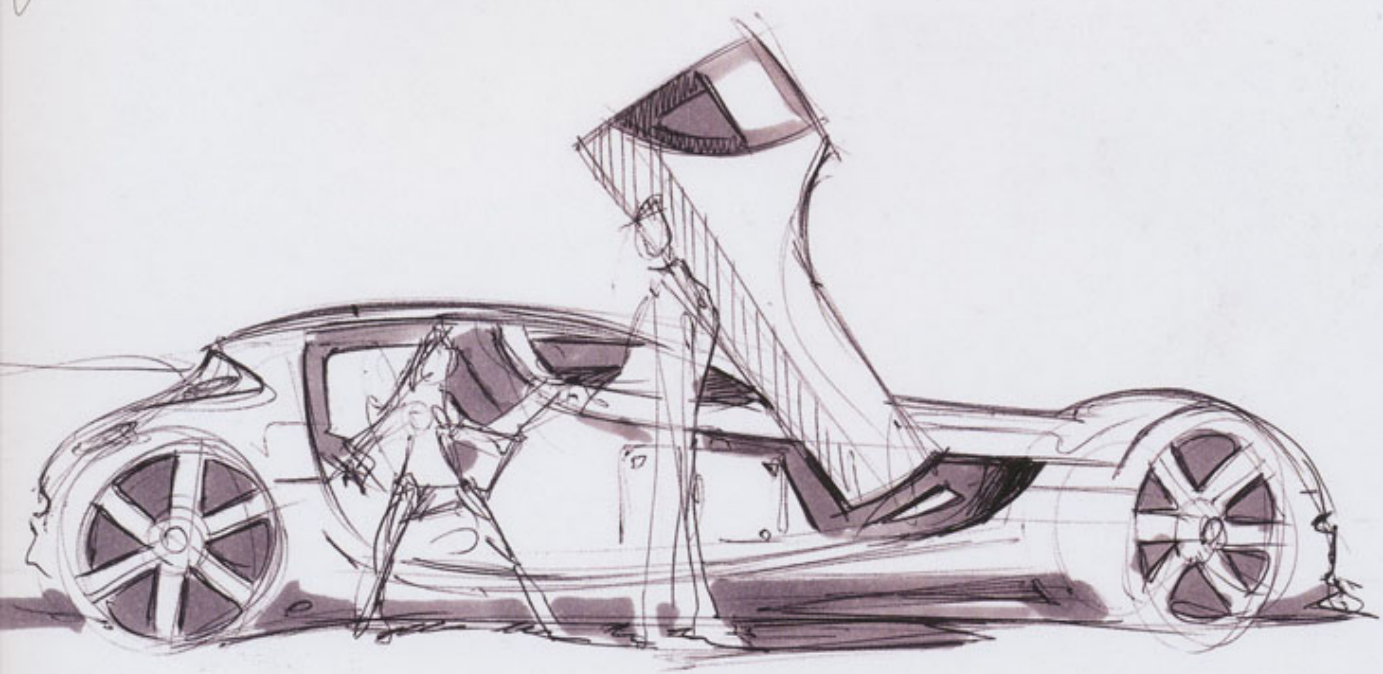
Aeronautical influences shaped this glamorous coupe. Based on the chassis of the successful GALAXION 3000, the GALAXION 5000 is available on planet Tarra I and was unveiled in 9086. Modern scions of the royal upper class, diplomats, and popular celebrities are the core clientele for this expensive streamliner. They like to be seen in this vehicle on red carpets all over the planet.

Powered by a Xenoramium CM 980 fusion reactor, the coupe is rolling silently but is always ready to run over the tarmac. In line with the Redooa brothers' enthusiasm for performance, the GALAXION was designed for fierce acceleration and awesome handling. Individual engine sounds can be applied, of course. The translucent, white body panels are made of bio-inspired Chitinium, grown and harvested on chitin farms on the ocean planet Canoa-Quebrada. That material and other features turn the GALAXION into an expensive and technologically advanced vehicle.







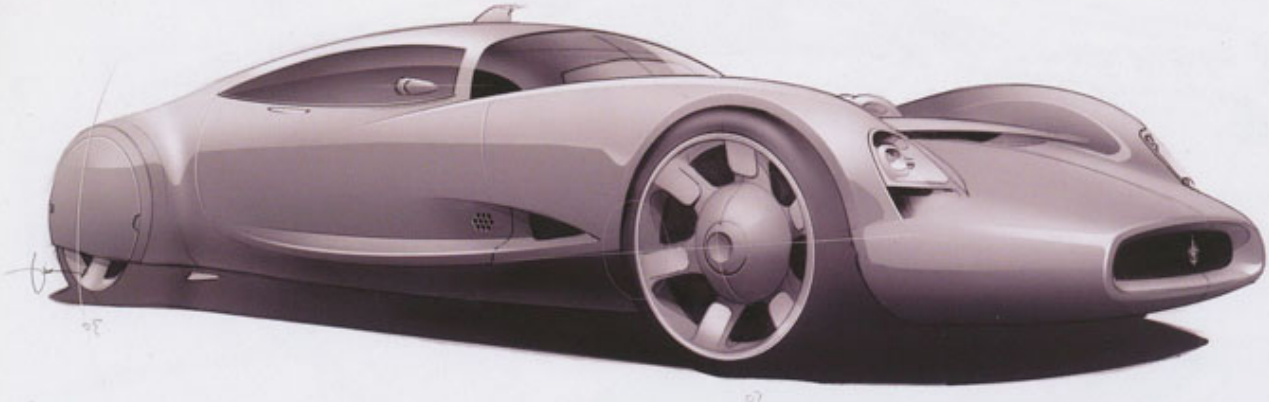


My own design brief for the GALAXION was loose; I left myself plenty of room for interpretation. I wanted an extravagant, elegant coupe. But should it have a limousine touch, an additional seating row for a chauffeur, a short or long rear end?

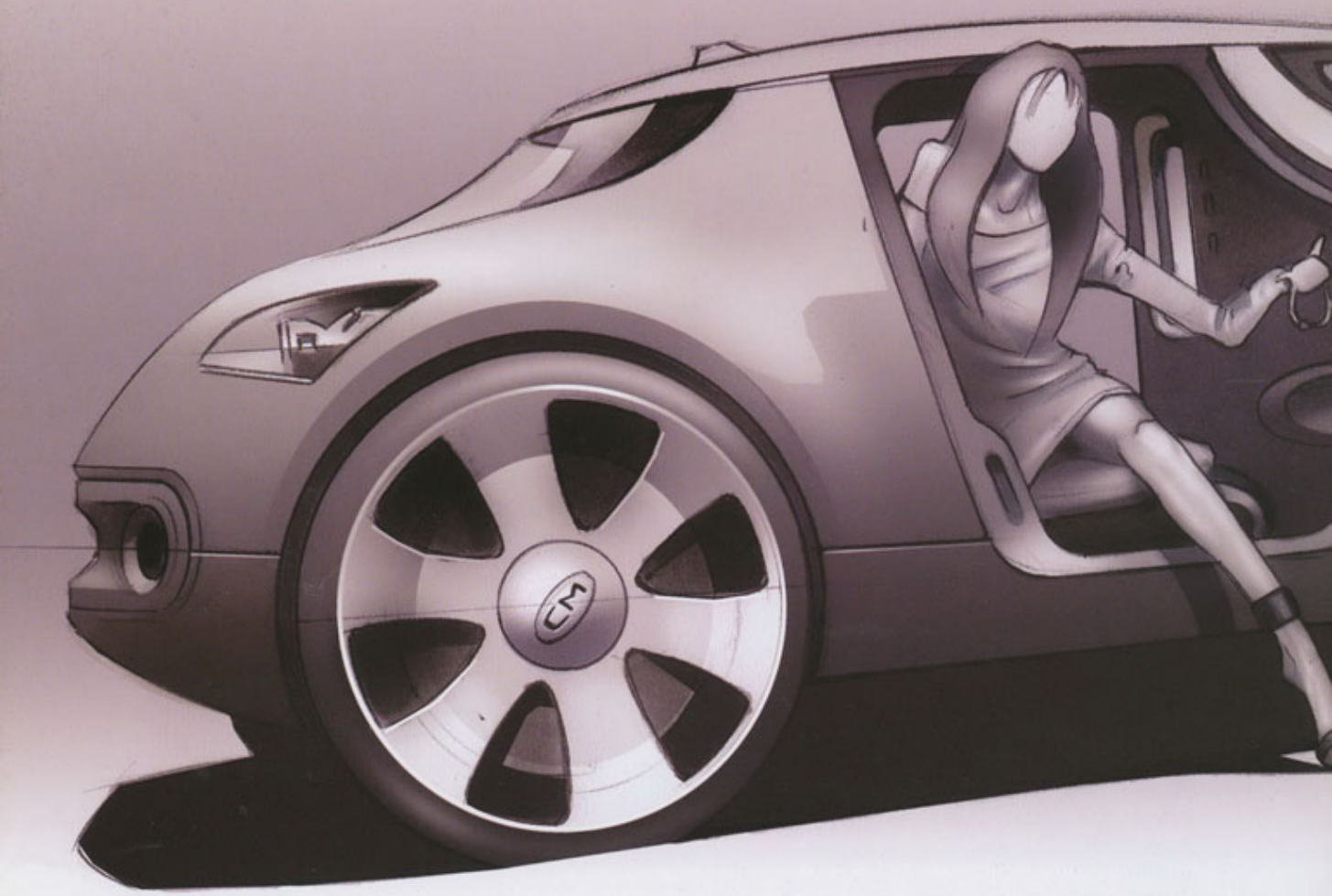
I kept an open mind and waited for one sketch to strike me. Sometimes, when I work on free projects, it's fun to let the sketch just happen. I might end up with something I did not expect from my briefing but that hits the spot even better. So on the GALAXION model, it was the top-side-view doodle on this page, with exposed, sports car–like front wheel arches and a long, streamlined boat tail with covered wheels.

From another sketch, the loose ballpoint pen-drawing on top, I grabbed the door—an exaggerated scissor door, offering an unfailing "wow" effect. Also, with fancy but still logical shut lines, I came up with an unusual door shape.

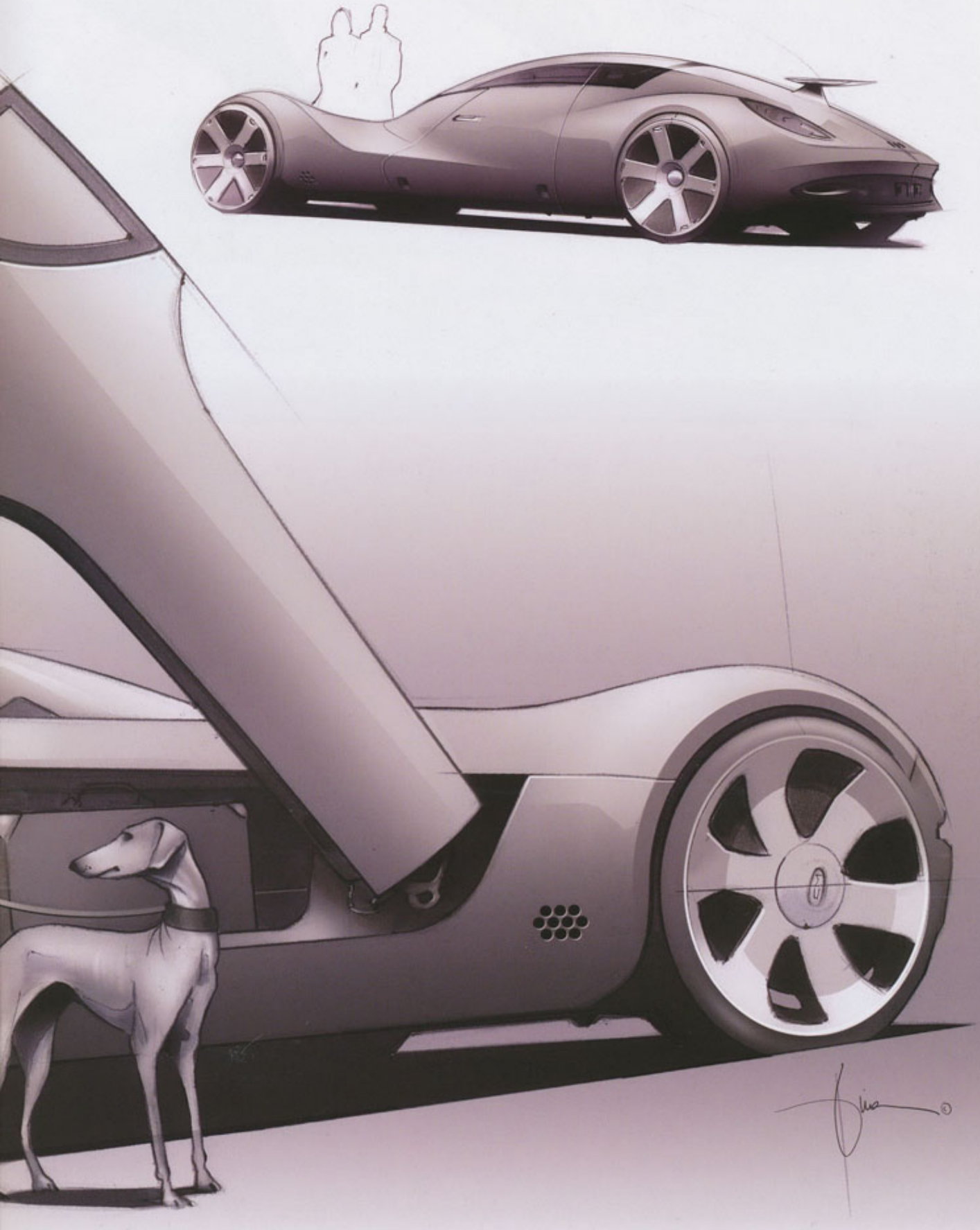
L.Rainbow

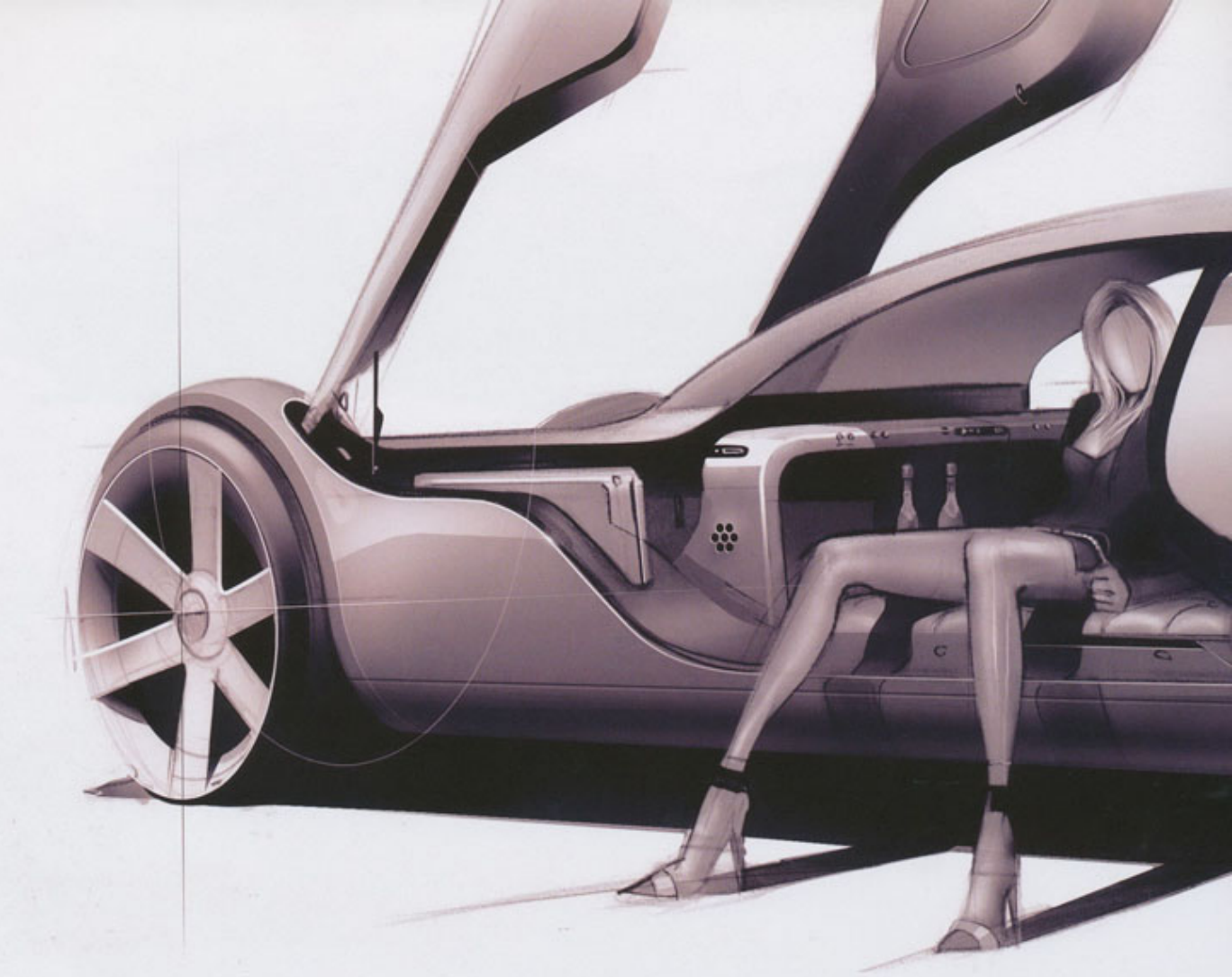


These are more precise illustrations. The big one is an overlay of the doodle from page 123, showing a lady getting out of the car. This one has a separate cabin for the chauffeur, in front of the beautifully furnished salon. Later, I applied a normal package, which seats only two passengers. Notice the luggage compartment through the open door. The top one is close to the final proportion. The side-body feature on the top right sketch looks appealing on paper, but I am sure it's too retro-looking for a final model.



L.Rainbow

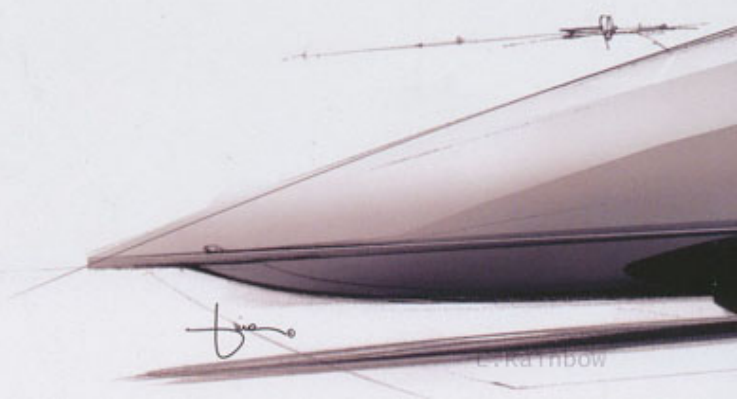


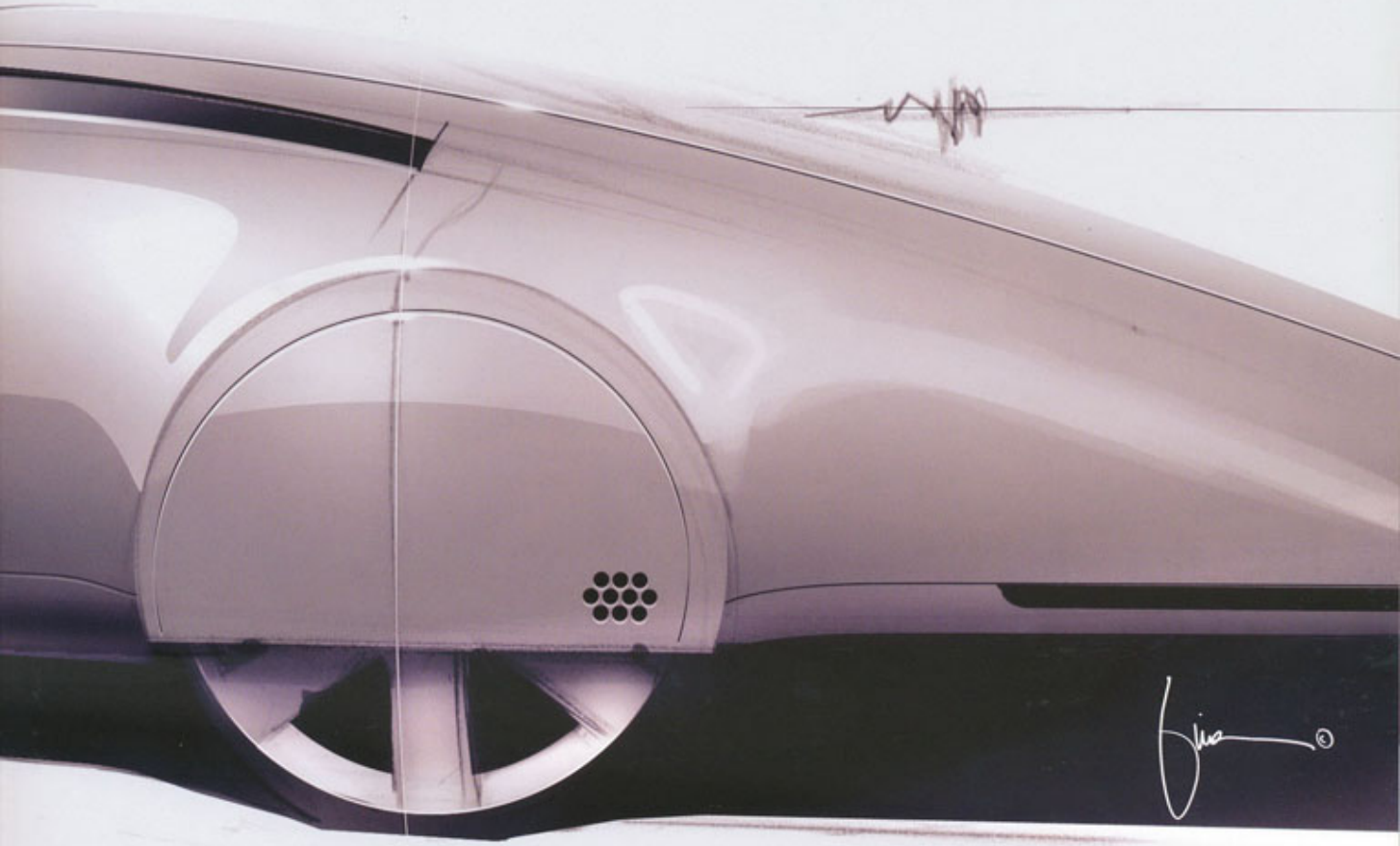


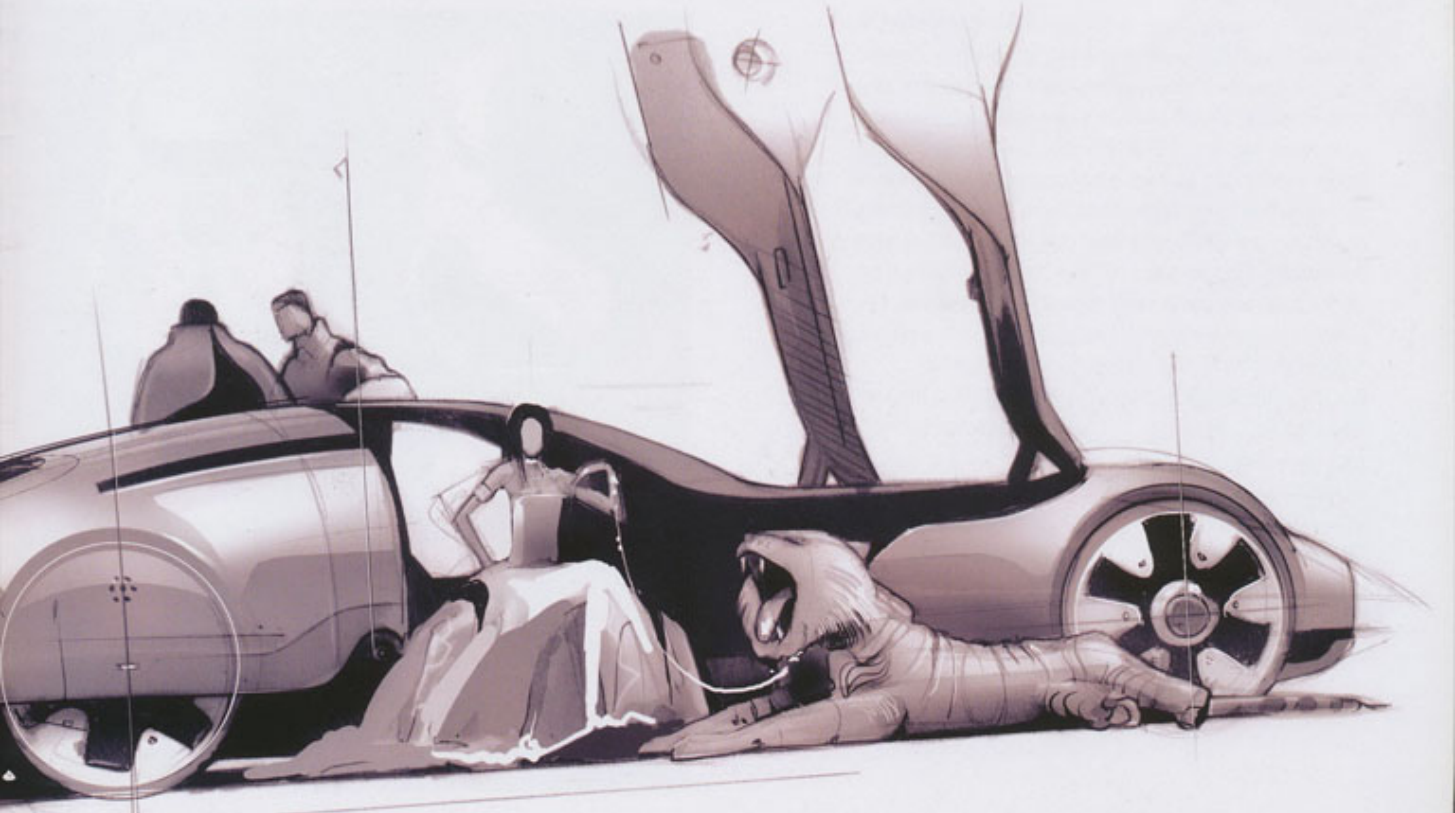


Entrance scenarios. The line drawing illustrates the type of travelers that I imagine in the car. As the passengers are proud and elegant, the door should offer a stately opening. I considered a sliding door, but the huge scissor version was more appealing. Also, sliding doors mess up the clean silhouette of a car once they are open. At a certain point of the project, I thought a romantic princess with her white tiger could be a nice touch. The tiger would travel in the back of the GALAXION.

This page shows how studying Syd Mead's paintings have influenced me. He is so masterful at staging reception scenarios, combining vehicles with their users, and, of course, stunning backgrounds and lighting.

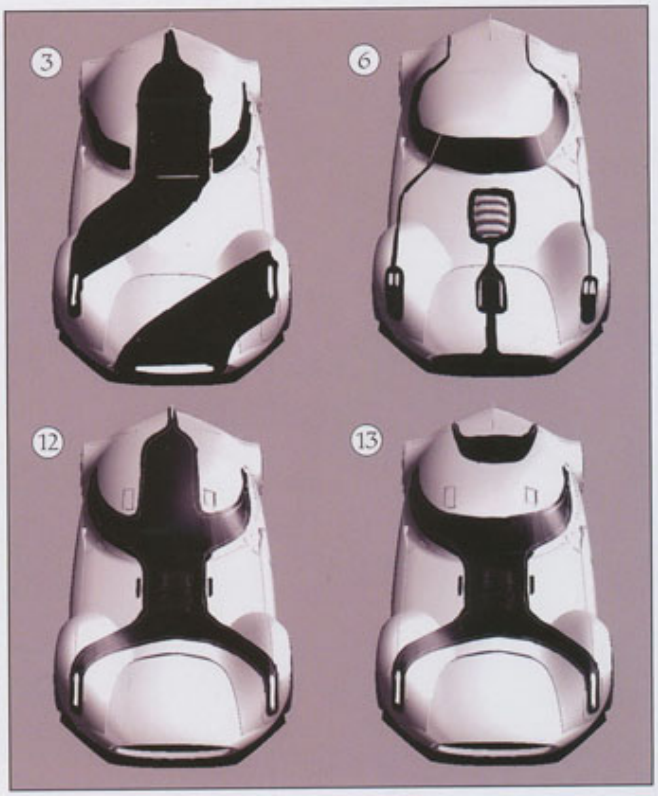




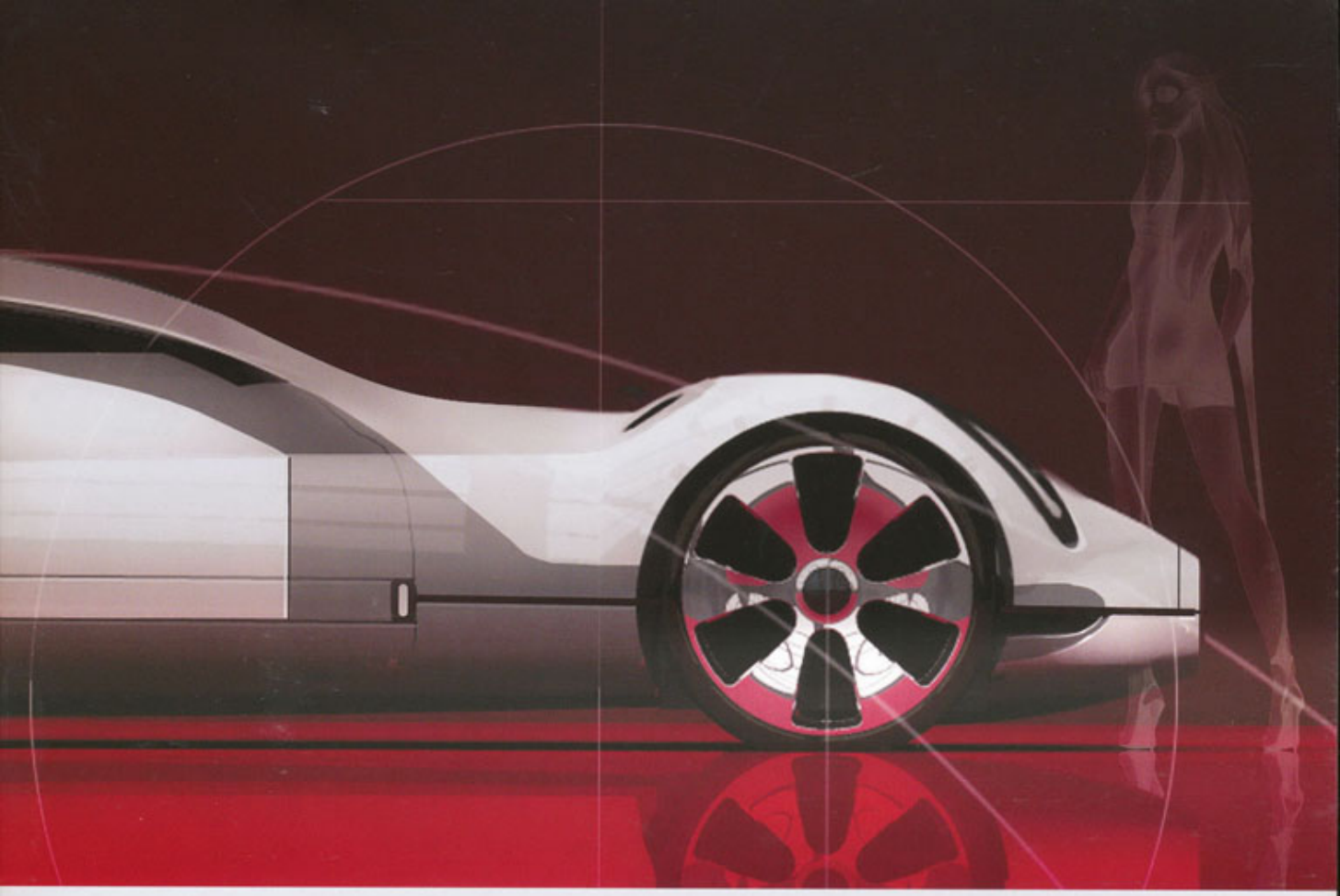


A digital side-view "tape drawing" of the GALAXION. A well-designed side view is the key to good car design. "It's half the rent," as you would say in German. The fanciest features, design solutions, or graphics do not work when they are applied to a poorly proportioned body. Being surrounded by cars every day, everybody's eye is very sensitive to car proportions, even if most observers cannot explain specifically what they like about it or what itches them. On this one, I felt that the cabin still was too centered on the body, and I moved it back a little. The subtle, crisp shoulder line is dropping to create a classic look; in the final model I gave it a wedge instead.

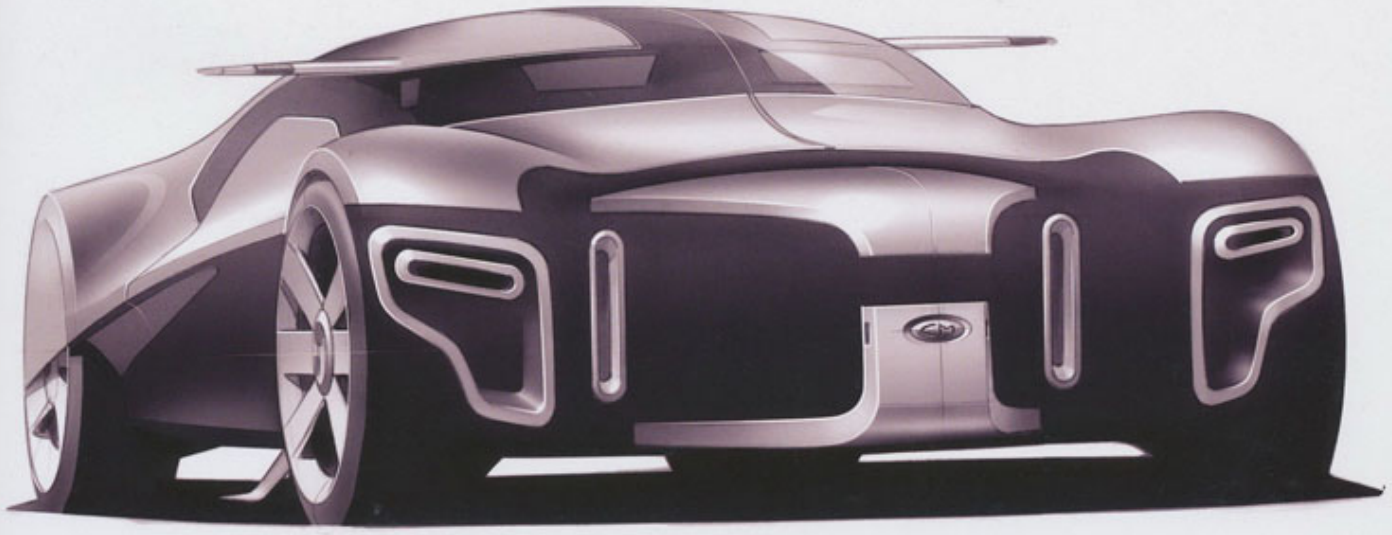
But the main design theme on the GALAXION is the window graphic. I wanted to break the large white surfaces with dark, floating patterns. Strong graphics can support or destroy a surface setup. The graphic I applied to the side view was dividing the car on its thinnest part, between front wheel and the A-pillar. I decided to play around with graphics in top view to not break apart the side silhouette. Different approaches are shown here.



L.Rainbow




COSMIC MOTORS





Even once the proportions were sorted out, I still experimented with the design language. The top sketch applies a dramatic surface architecture, breaking the enclosed body into floating pieces that blend together into a unique shape when viewed from a distance. (Also next page). The lower one contains classic design features, and made the final design. Only the secondary air intake on the bonnet breaks with traditional conventions and adds a touch of futurism.

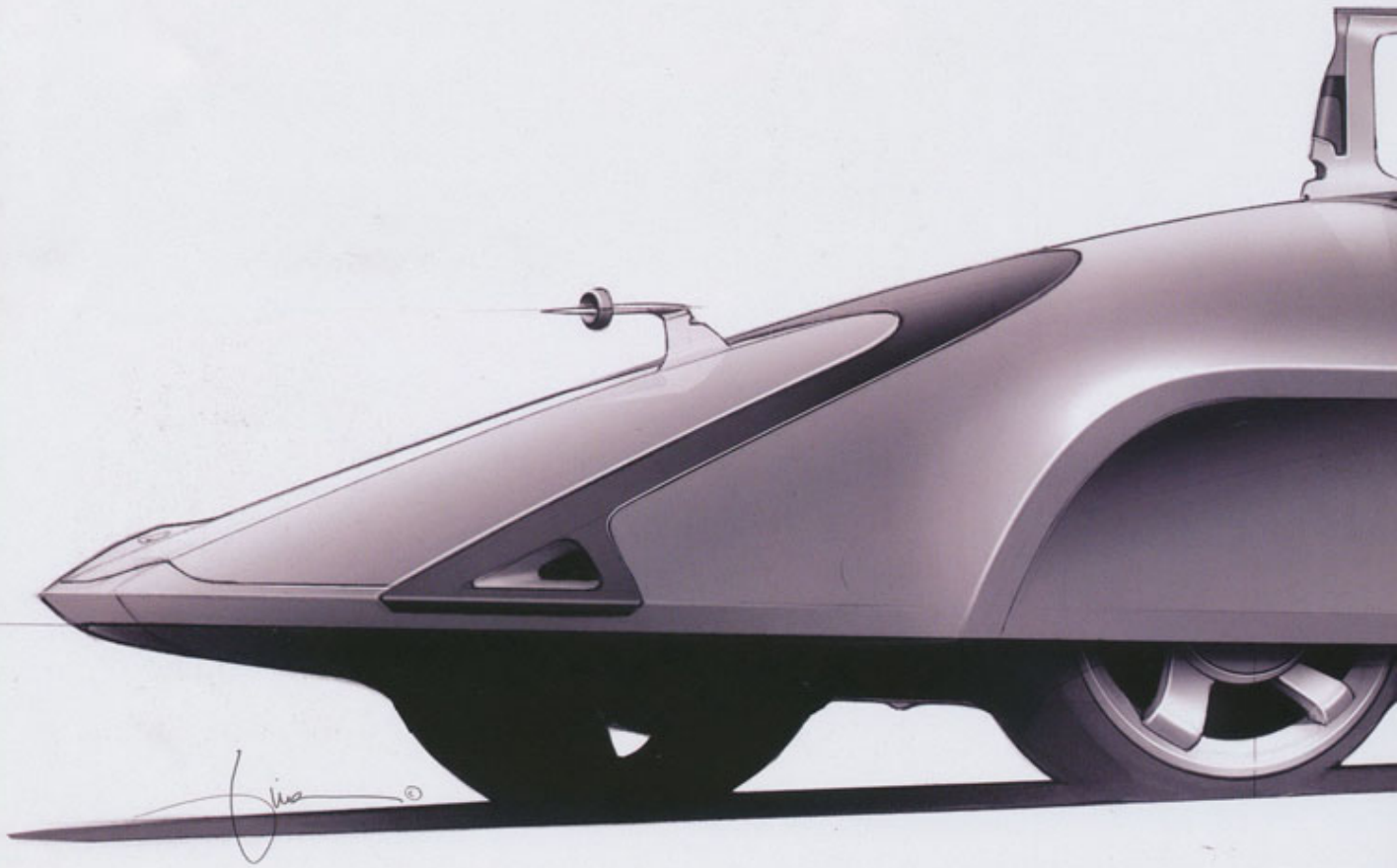
My automotive design work is inspired by three colleagues, Christian Felske, Tancredi de Aguilera, and Sasha Selipanov. We have worked together on several advanced projects in the past. I have never seen their visionary understanding for shapes, surfaces, themes, and perspective anywhere else. These guys are a steady source of motivation for me and my work.

On the left page, a close-up shot of the final GALAXION wheel styling. I love six-spoke wheels and sketch them instinctively on every car. Call me boring, but for me it creates the best stance. And still, many designs can be applied to that pattern. This one here is very three-dimensional, with a hollow spoke and a center badge behind glass. The headlamps are Cratomium beamers, so they don't need reflectors. The iridescent white body panels are made of biosynthesized Chitinium, imported from the ocean planet Canoa-Quebrada.

L.Rainbow

The finished GALAXION 5000 streamliner at the red-tinted photo set of the Cosmic Motors studios. The striking dimensions of the two-seater coupe and the spectacular front-hinged scissor doors make an entrance equal in stature to that of their customers, who are mainly royals, diplomats, and celebrities. Not everyone can order a GALAXION on Tarra I; the buyer must be approved by Cosmic Motors so that they can maintain the exclusivity of the vehicle.

The floating silhouette, part of the CoMo styling philosophy, enhances the elegant look, supported by a modern interpretation of headlamps and flush glass graphics throughout the whole car body. The most dominant feature indeed is the beautiful boat tail with enclosed rear wheels. The thin, elegant rear window does not provide great visibility, but the car comes with a pair of side wings that hold wide-angle cameras to enable better maneuverability.

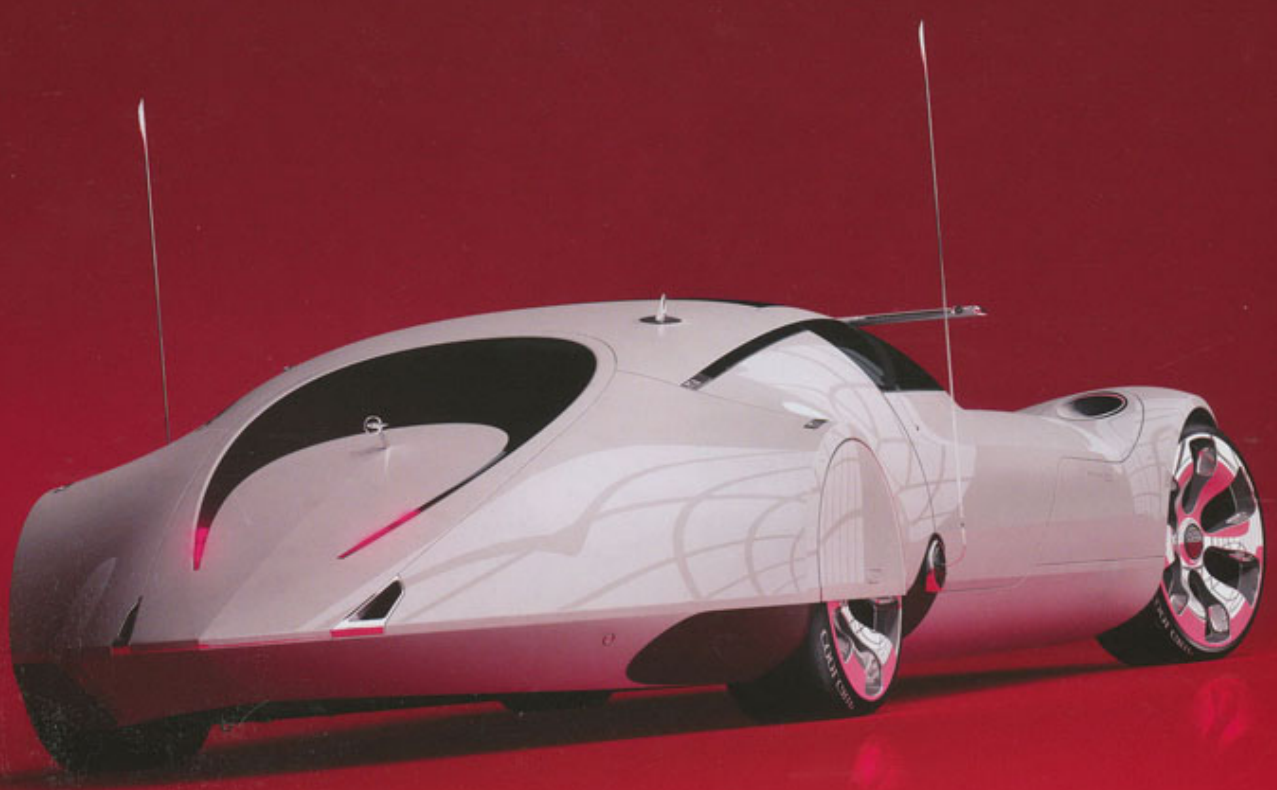


L.Rainbow





The tested speed of the GALAXION is no less than 330 mph. But the car is not about top performance; Cosmic Motors intended to make a strong statement for a calm design and advanced car graphics. The tipped front view illustrates that clearly. The glass surface of the front bowl windscreen extends over the hood, revealing the powerful Xenoramium fusion reactor, and continues into the headlamps, which are tinted black when not in use. That feature is carried over to the long rear, where the taillights are integrated into the rear-window graphic. Exposed wheel arches enhance the stance of the 20-foot long GALAXION, which for its giant size comes with a rather light and filigreed body styling. Two large antennae, stiff and very brittle, are located behind the doors and provide excellent communication and navigation. The door shut line runs all the way around the air outlets on the front fenders, to cut nicely into the bonnet and connect to the "ears" that hold the rear-view cameras. The official CoMo GALAXION 5000 comes only in white because of its body kit material. The translucent white panels are made of biosynthesized Chitinium, harvested from mussel farms on Canoa-Quebrada. This very hard and resistant material gives an iridescent flair to the body finish in the harsh sunlight of Tarra I.




GALAXION
WHITE EDITION



The ironically named "Black Edition" of the GALAXION is not approved by Cosmic Motors.
With its great presence on the road, the car immediately caught the attention of the shady side of high society. Several coupes were sighted with all black body finishes, loaded with weapons and ammunition. This one here is a very tasteful interpretation of a gangster car, with sophisticated weapons and a stylish red cello case...though not necessarily with a cello inside. Also, the sexy company kept by the underworld crime lords who appear in this ride shows a sense for style. Their outfits are sexy and scandalous.

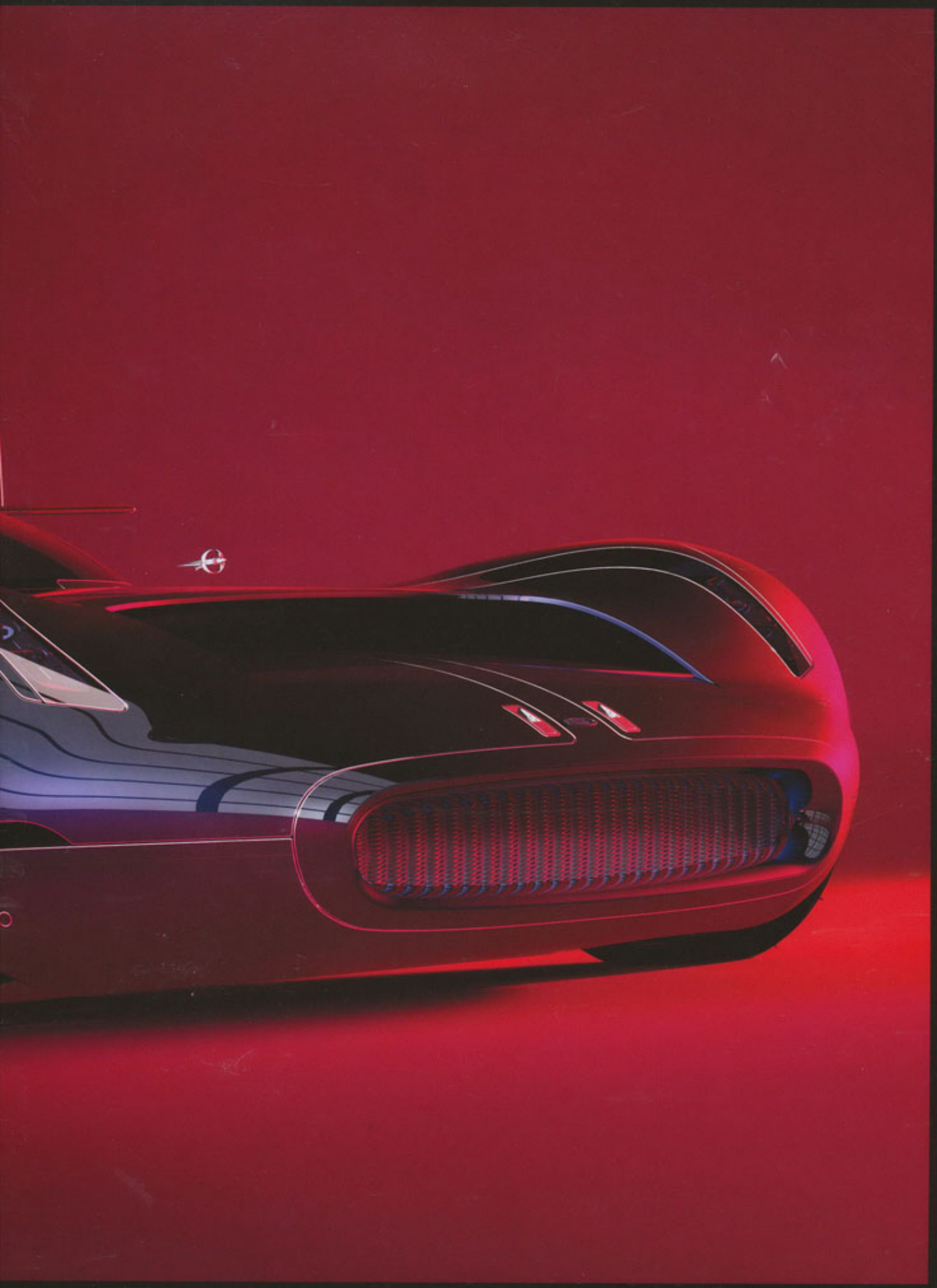
L.Rainbow



GALAXION

BLACK EDITION


GALAXION
COOL GRIP




CAR RACING DIVISION
COSMIC MOTORS
!! DANGER !!
IF YOU CAN READ THIS,
YOU ARE IN DEEP TROUBLE.



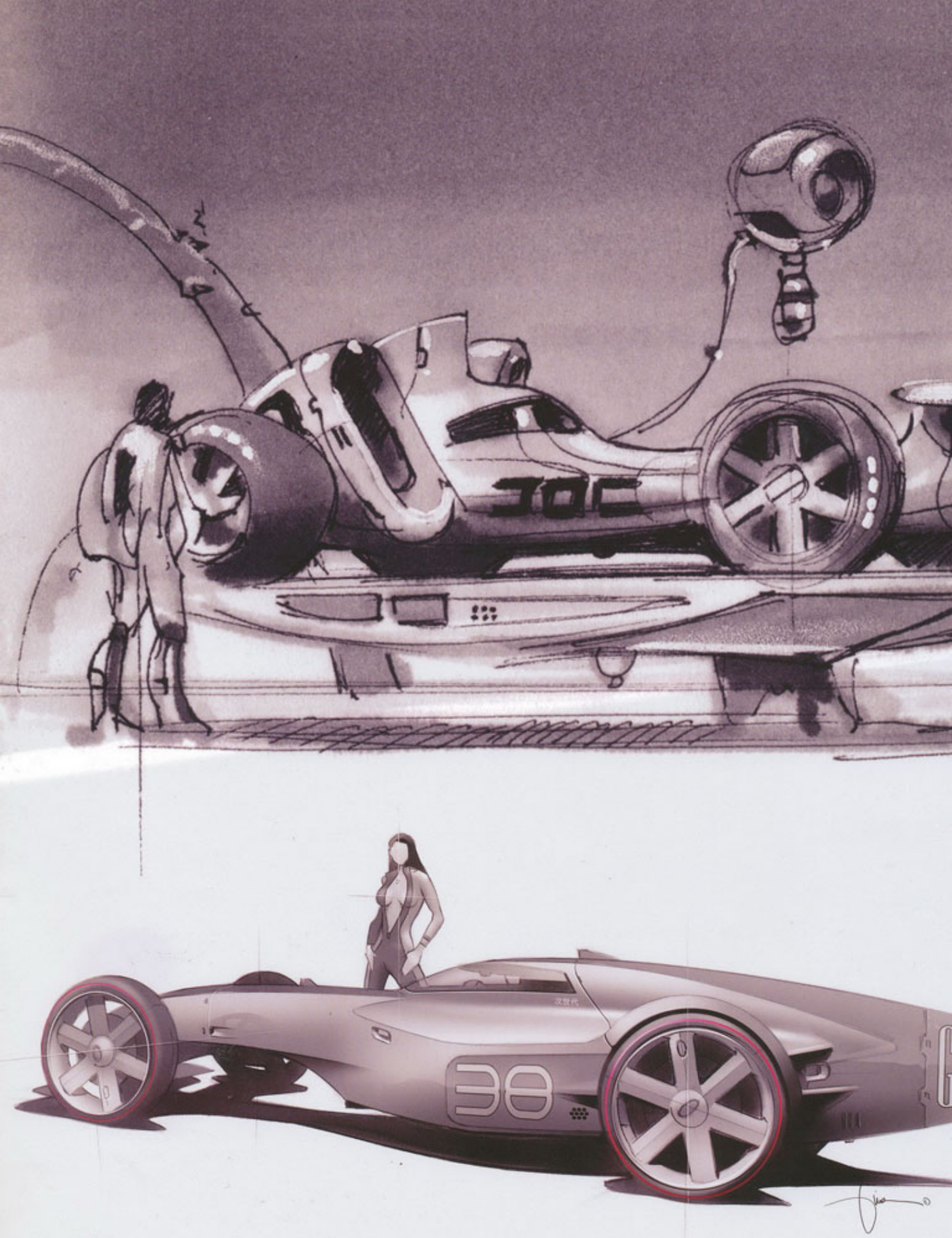
THE GRAVION

TYPE: GRAVION-CUP RACE CAR
PLANET: GLANCORY

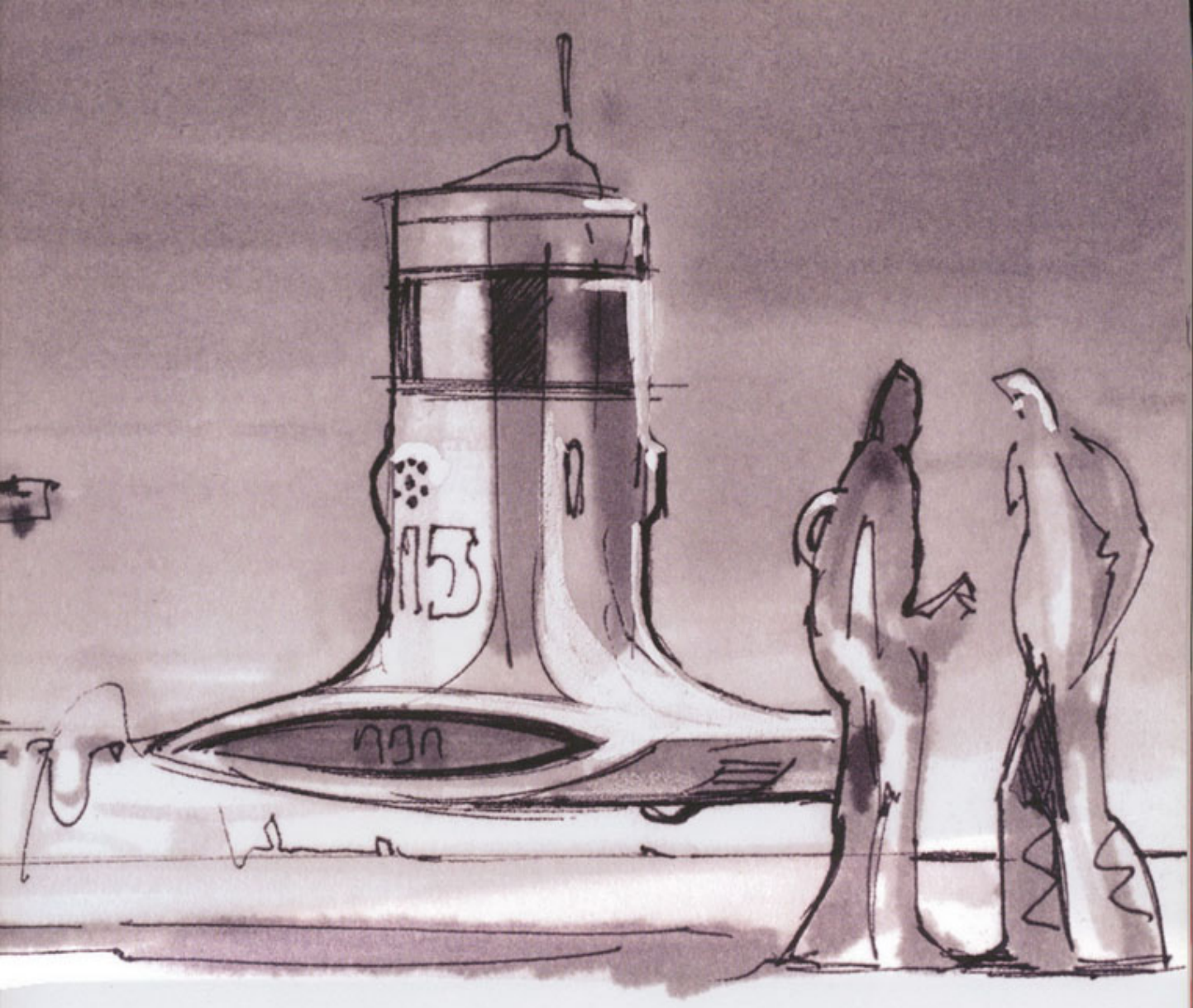
The CoMo GRAVION is a high-performance race car first shown in 9035, and its success marks the ongoing power of the Cosmic Motors brand, even after the tragic loss of both founders in 9031. This car competes in a newly established competition, the Gravion Cup, on planet Glancory, a fantastic playground for race enthusiasts.

The CoMo GRAVION's most eye-catching feature is its asymmetry. To reduce costs, CoMo decided to use a power source from its existing program. The turbine-cooling aggregate from the multi-race-winning CoMo SEXY MAGRELA race ship had promising specifications. Meant for a huge race ship, it had scary implications for usage in a small lightweight car like the GRAVION. It operates with laser fusion technology, supplying tremendous energy to the hub-mounted rear engines. And it is so big, the entire GRAVION car must be tailored around it.

There are cars in the Galaxion universe that are even faster or more powerful, but with a speed of over 1300 mph, the GRAVION promises a hell of a ride.



L.Rainbow

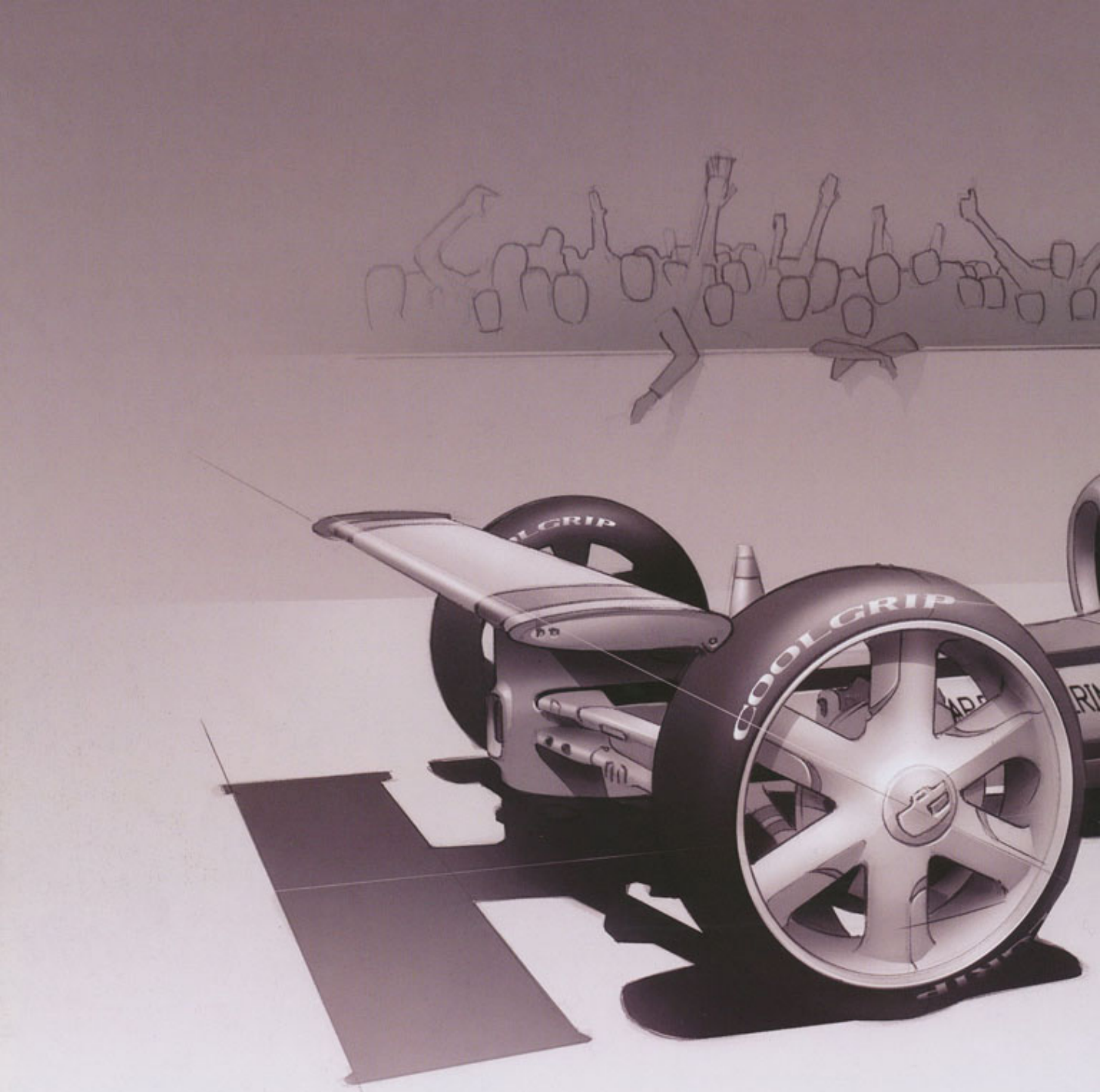


I cannot claim to have loved race cars since I was a child. Only at the age of about 13 did I started going crazy for the heroic rally, Paris-Dakar, mainly because the press in East Germany was heavily covering it, since Czech truck companies Tatra and Liaz competed very successfully in the daredevil African desert race.

The pictures of the huge trucks—colorfully painted, racing trough a desert, passing amazing landscapes and camel caravans—hit me like a bolt of lightning. I had never seen such contrasting images and started drawing my own collection of desert race cars. It was several years before I became enthusiastic about street-race sports. Again, it was the media coverage that piqued my interest, when Michael Schumacher, a talented German Formula One driver, became successful, and the races were aired live frequently on Sundays. Not that I was exclusively a fan of the extraordinary Schumacher; it was more the technology and spirit in general. My full enthusiasm piqued when I witnessed a Formula One test on the Barcelona race track with full access to the pits. The sound and the thrill of standing an inch away from a fully revved F-1 engine was an incomparable experience. Since then, my respect for race car drivers and the sport itself has changed completely. Today, I love all kinds of racing events, and I hope I can make it to all of them one day, including Le Mans, El Mirage, NASCAR, the Goodwood Revival, America's Cup, and the Reno Air Race.

The GRAVION project was an exercise in combining all of these different influences into a unique design.

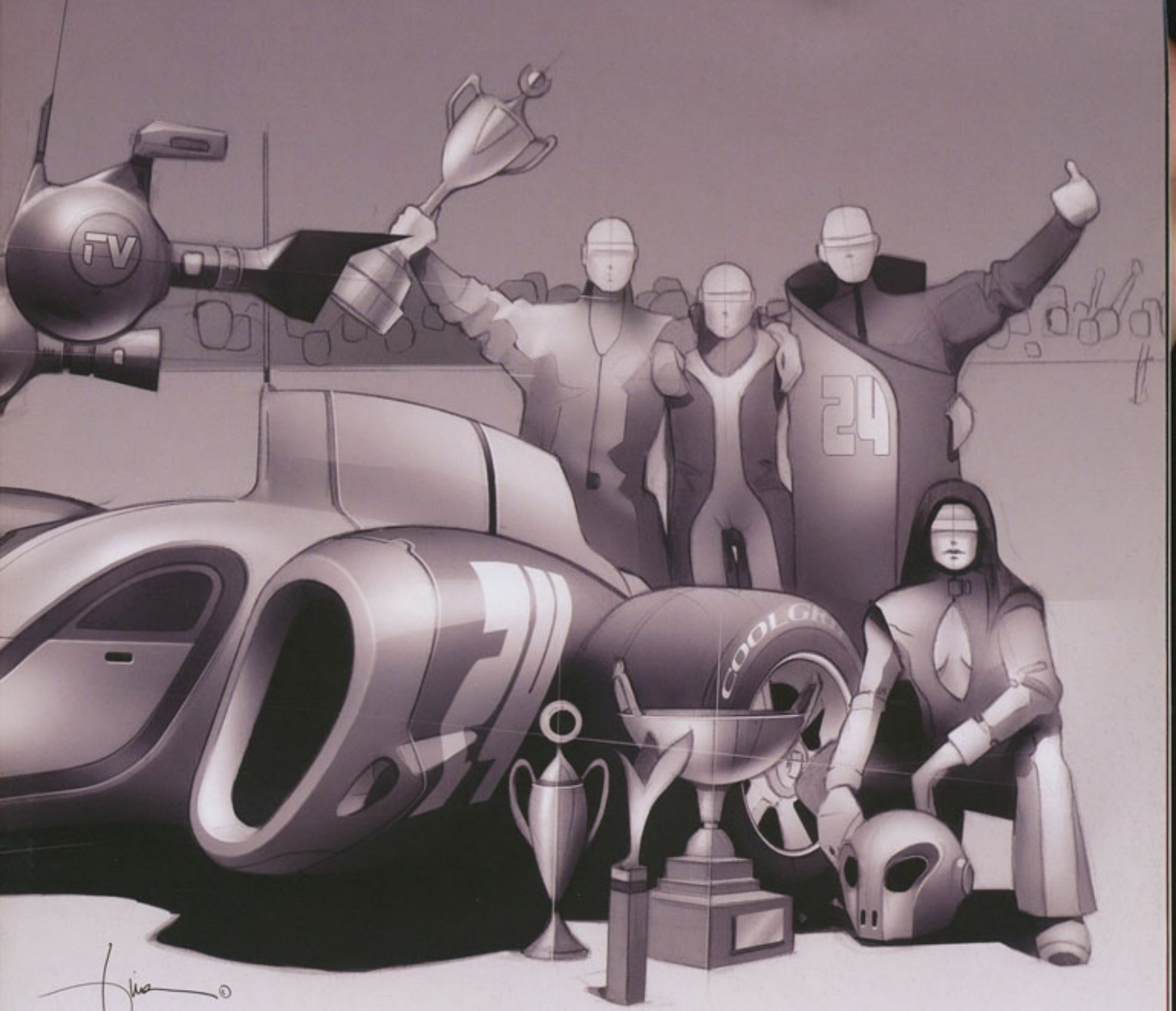
L.Rainbow

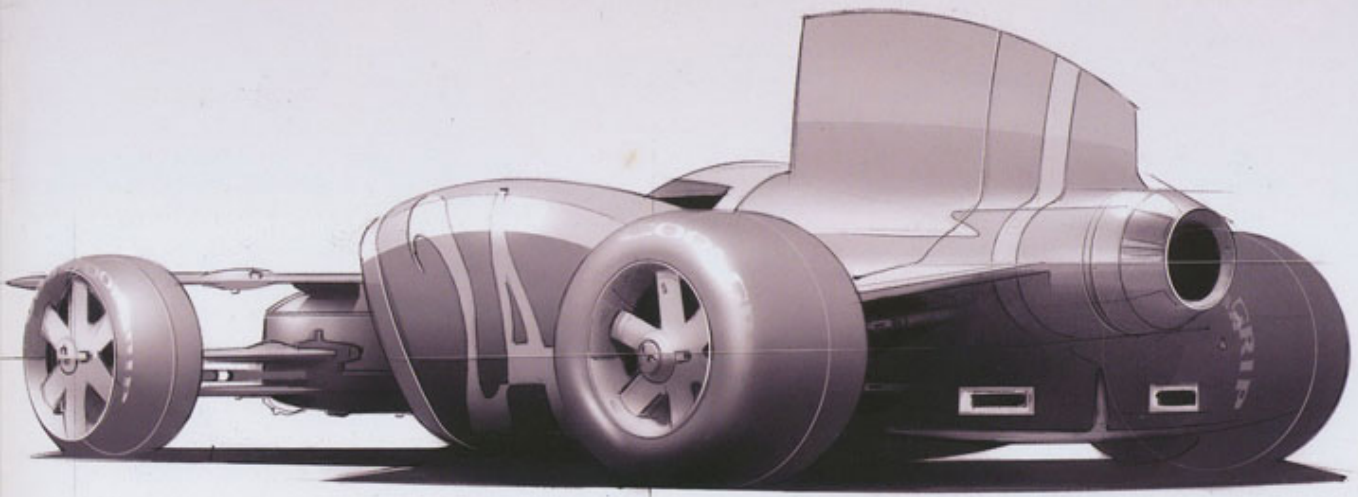


The previous page shows a race car, stored on a hovering trailer on a faraway planet. These enthusiasts import race cars from other planets, and install gravity generators in order to race them on the ground. Without these, they would just float above the track. Even as the story has evolved throughout the project, I wanted to sustain the feeling of that first little drawing through to the final stage.

This proposal is a jet-propelled car, with two giant air intakes that block the driver's peripheral vision. Imagined as an accelerating flat racer, that handicap does not really matter. The centrally positioned cockpit and the tiny windows are graphically connected to the nose, creating a modern feel. The tall fin makes the vehicle more stable at high speeds, but is also necessary to balance out the visual mismatch of the car's extreme width and low height. The high-mounted front wing, seen on some wild sixties' race cars, makes for a nice visual surprise, as today's race cars usually have it mounted fairly low. As you might notice, the driver has no forward visibility either. It's driven by mind control using cutting-edge brain projection, with all the information directly available in the pilot's mind. Windows are still necessary, though, to avoid claustrophobia and to communicate visually with the pit crew.

L.Rainbow





J. Rainbow



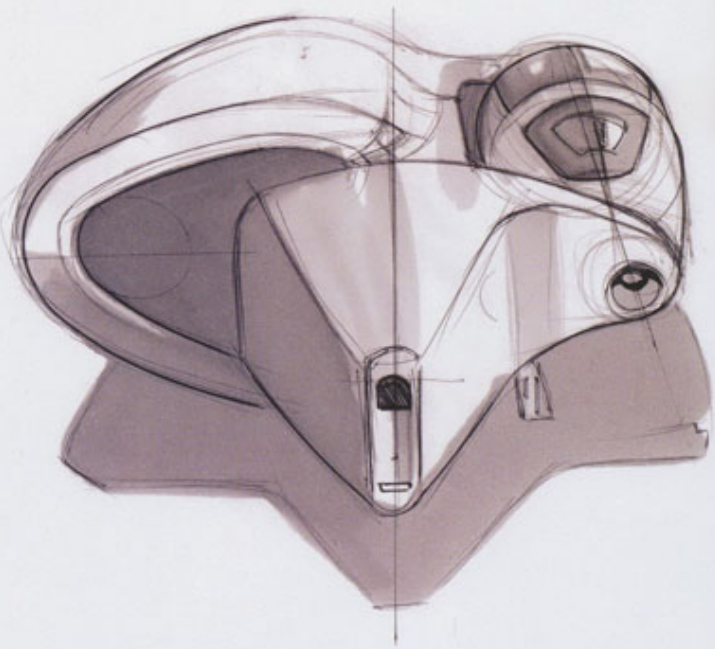
gravion 46

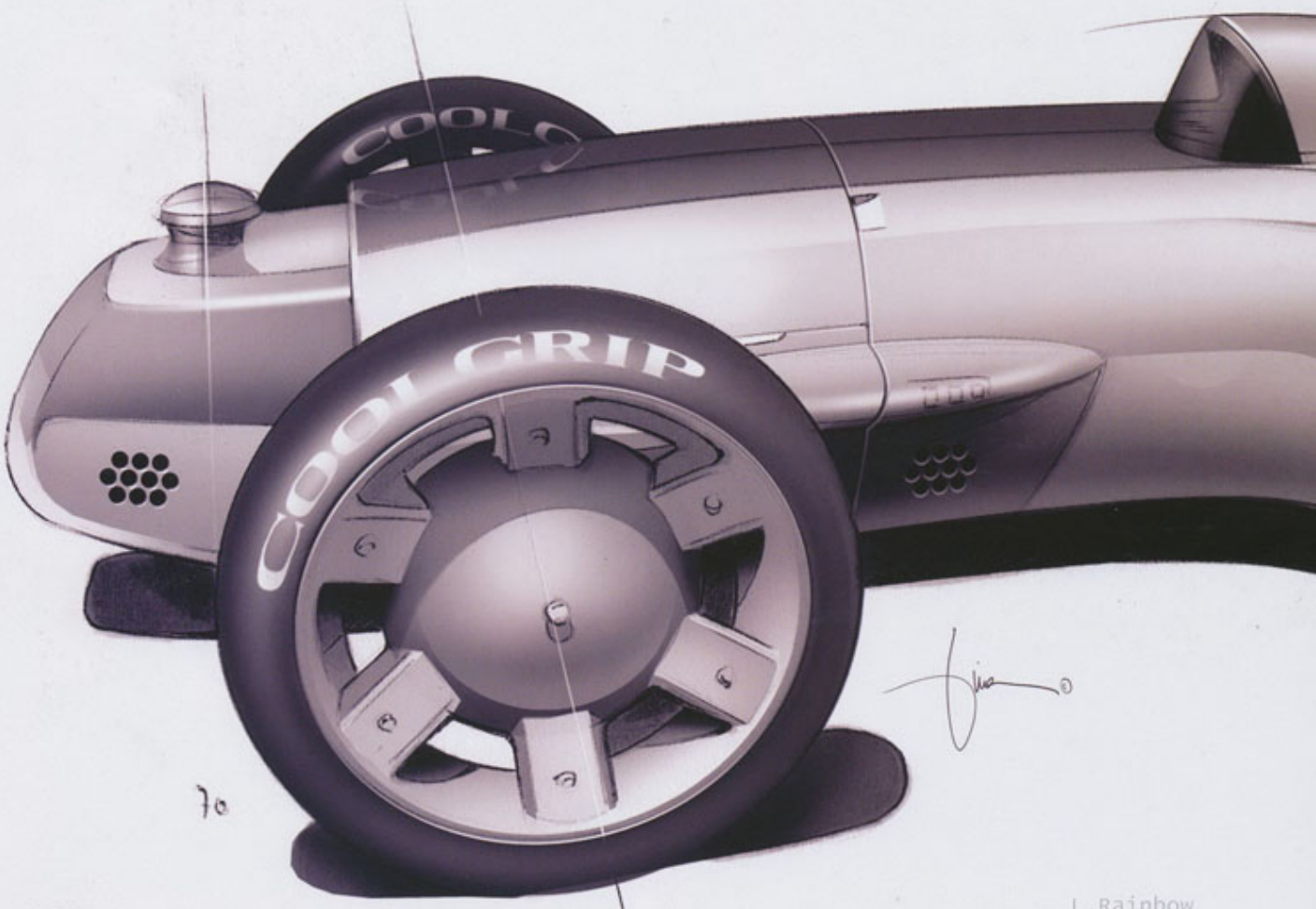
I liked the design of the previous page a lot, and started modeling the car in 3-D. As I made progress, an old sketch of mine from a few years ago came to my mind: a front view of a beast inspired by a wonderful, asymmetrical race car, which the Granatelli team pulled out for the 1967 Indy 500—the STP-Paxton turbine car. So if a racing team on Earth could come up with such an impressive vehicle, I had to rethink the design on page 144 and give it a new try. This particular sketch was not a contender because it just looks heavy, but it had the power to change my mind.

L.Rainbow

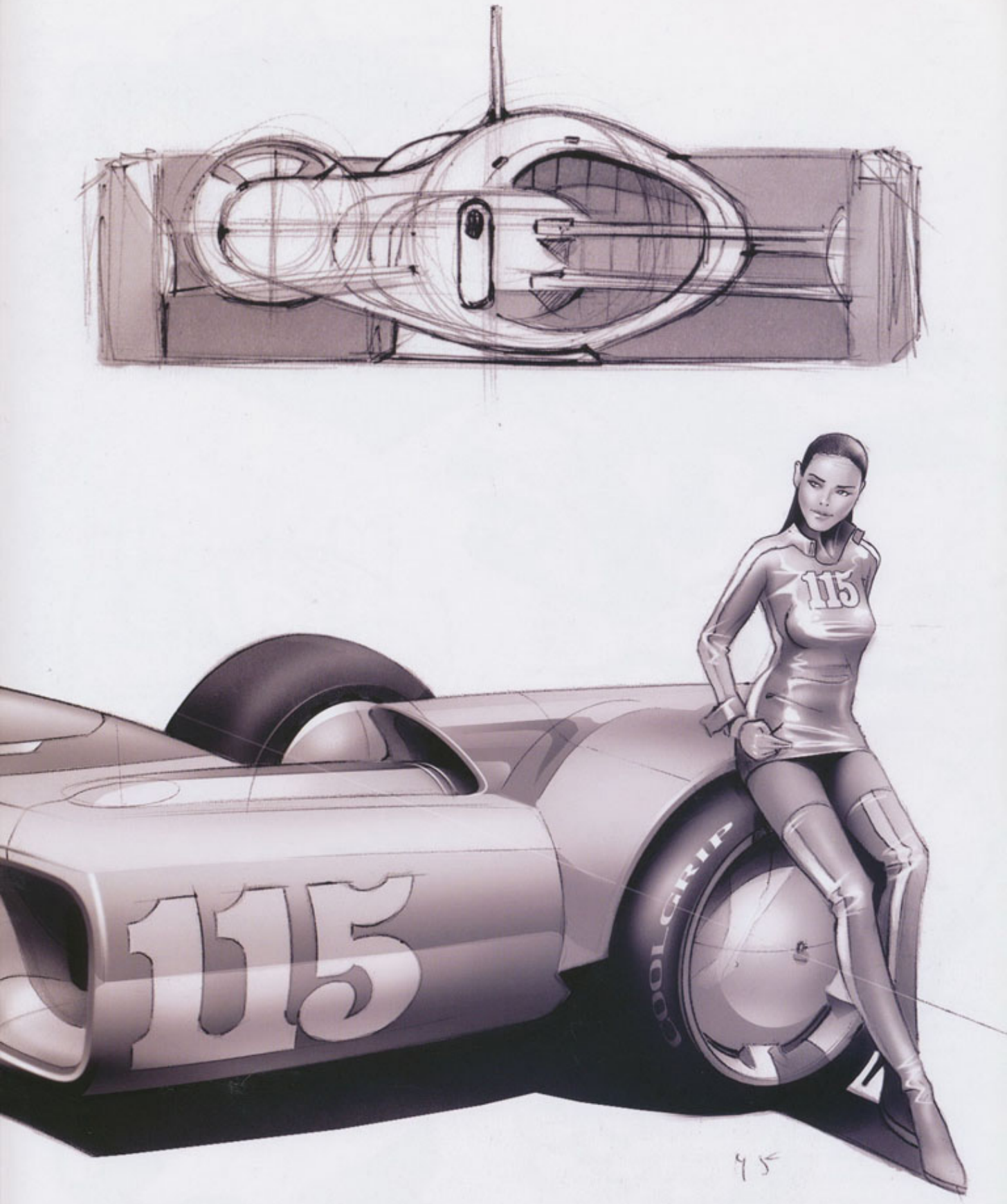

COSMIC MOTORS
49

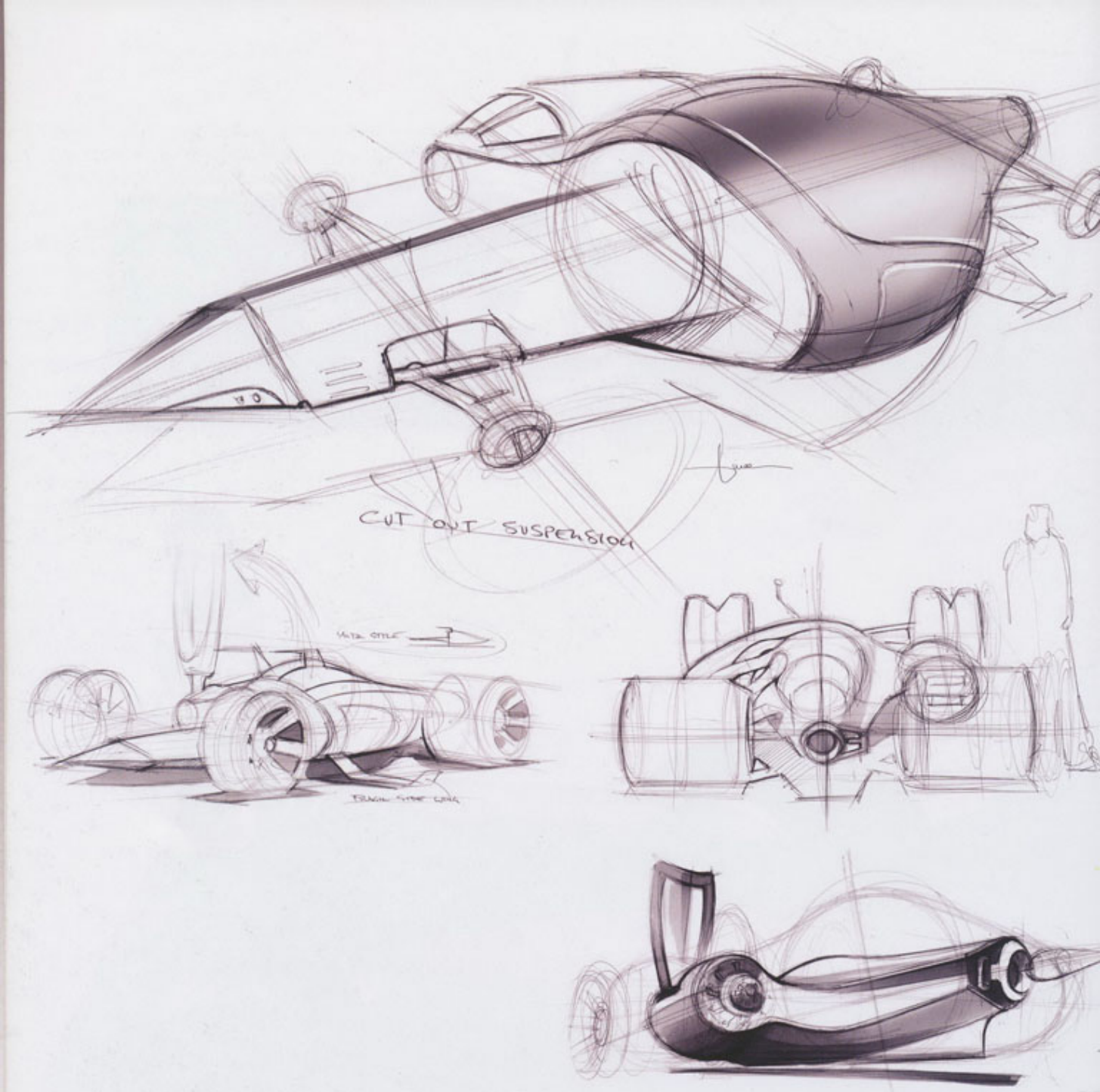
These were the first steps to establish the new look of the GRAVION racer. The precise illustration on the bottom is still very reminiscent of the inspiration for page 146. I liked the very old-school canopy cockpit and the fact that the most sensitive part of all, the tank, sits right in front of the vehicle. That would definitely increase the suspense on the race track. But it still had no interesting elements in its volumes at all, although the grid girl on the rear tire helps the sketch a lot. I explored more options with very loose sketches, and the front draft on the right was it—that was the GRAVION racer. I let the turbine be the star, with its shape dominating the entire car. A cylindrical cabin sits just to the side of it, able to rotate and compensate for g-forces.

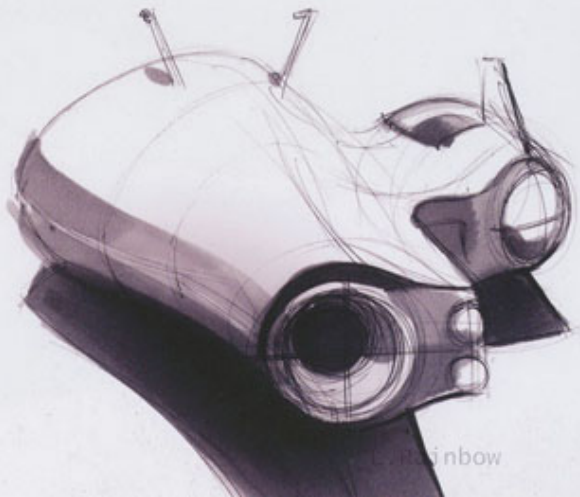




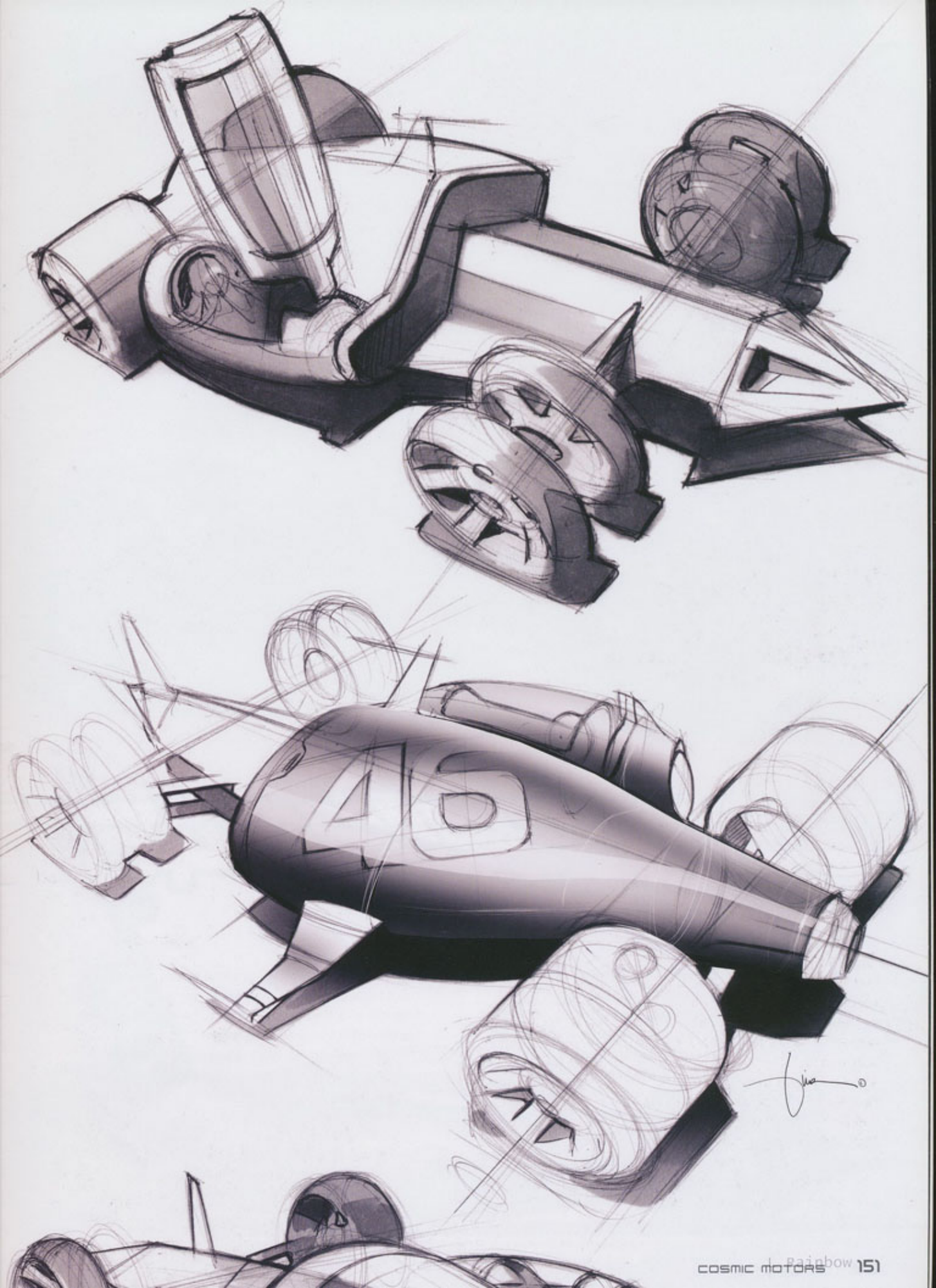
L.Rainbow


115
115
COOLGRIP





Design explorations for the final GRAVION layout. All the sketches on these pages show basically the same car. The convincing front-view sketch on page 149 led to only one three-dimensional solution, which was a good sign. When that happens, it means you have found a clear design statement, with room for interpretation of course. But I definitely wanted an enclosed body, a covered turbine, and almost no wings and flaps due to the race conditions on planet Glancory. The rear end is still dominated by a center nozzle, but in the final GRAVION package it has become just an exhaust nozzle because the racer is powered by enormous hubless rear-wheel engines. The nozzle emits a blueish, cold exhaust gas, not harmful to trailing competitors.





gravion 45

ALFRED & DIETMAR ENGINEERING CO.

ELSTERBERG, VOGTL

The production side view on the right was done in tandem with the digital 3-D development, ensuring that the volume works out in every view. The high-rising, tentacle-looking antennae are mounted with cameras and sensors that provide all necessary information and scans for the driver. He maneuvers the GRAVION blindly, with the sensors getting the information directly from his brain waves. Only with that technology is a free positioning of the cockpit possible.

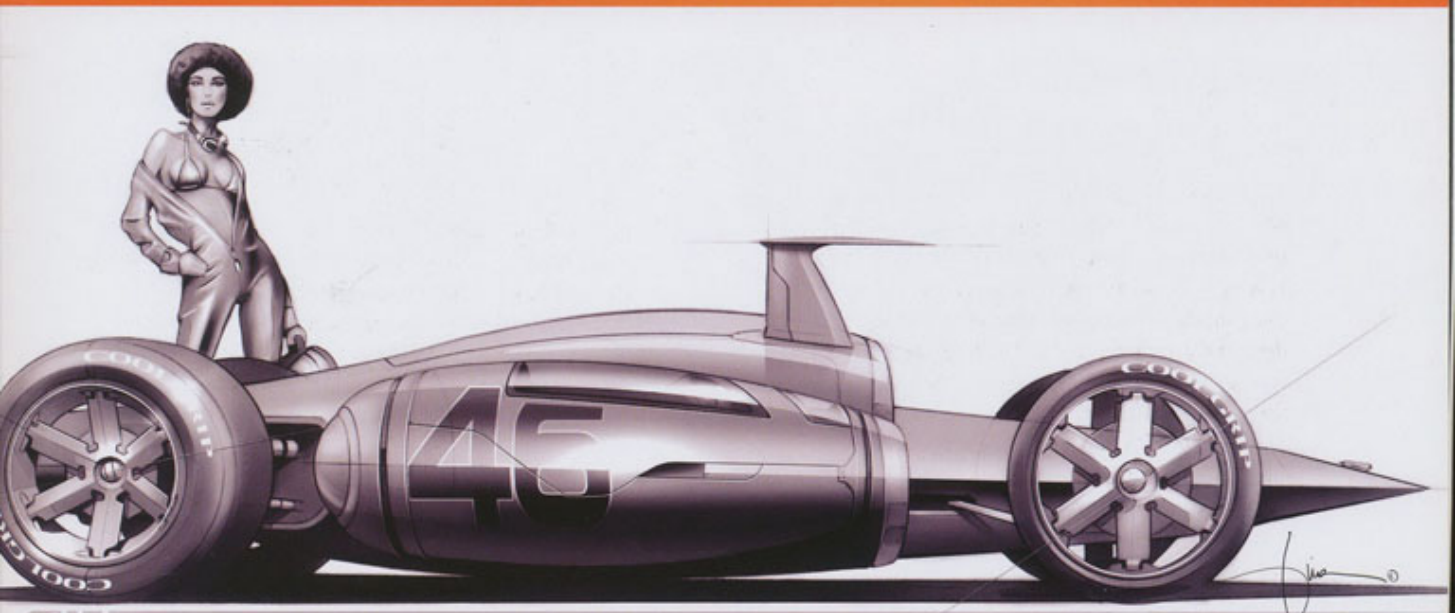
The rotating cabin is clearly visible in the image above. Very high-side g-forces are possible in a professional GRAVION Cup race, so the cockpit rotation is a welcome relief for pilots' physical strain. Also, the car can be flipped over 90 degrees for engine maintenance, and the rotated cockpit stays accessible for engine checks (as seen on page 1).

The hubless wheels reduce the amount of moving mass; plasmamagnetic field processors in the wheels allow for stunning brake performance, aided by its twin front tires. The GRAVION team featured in this book, the Alfred & Dietmar Engineering Co. team, carries the name of my father and grandfather as a little personal touch. The numbers on the car can vary from season to season, but are not dependent on the season's ranking.

L.Rainbow



COSMIC MOTORS TYPE 45/46 SWB GRAVION CUP WINNER



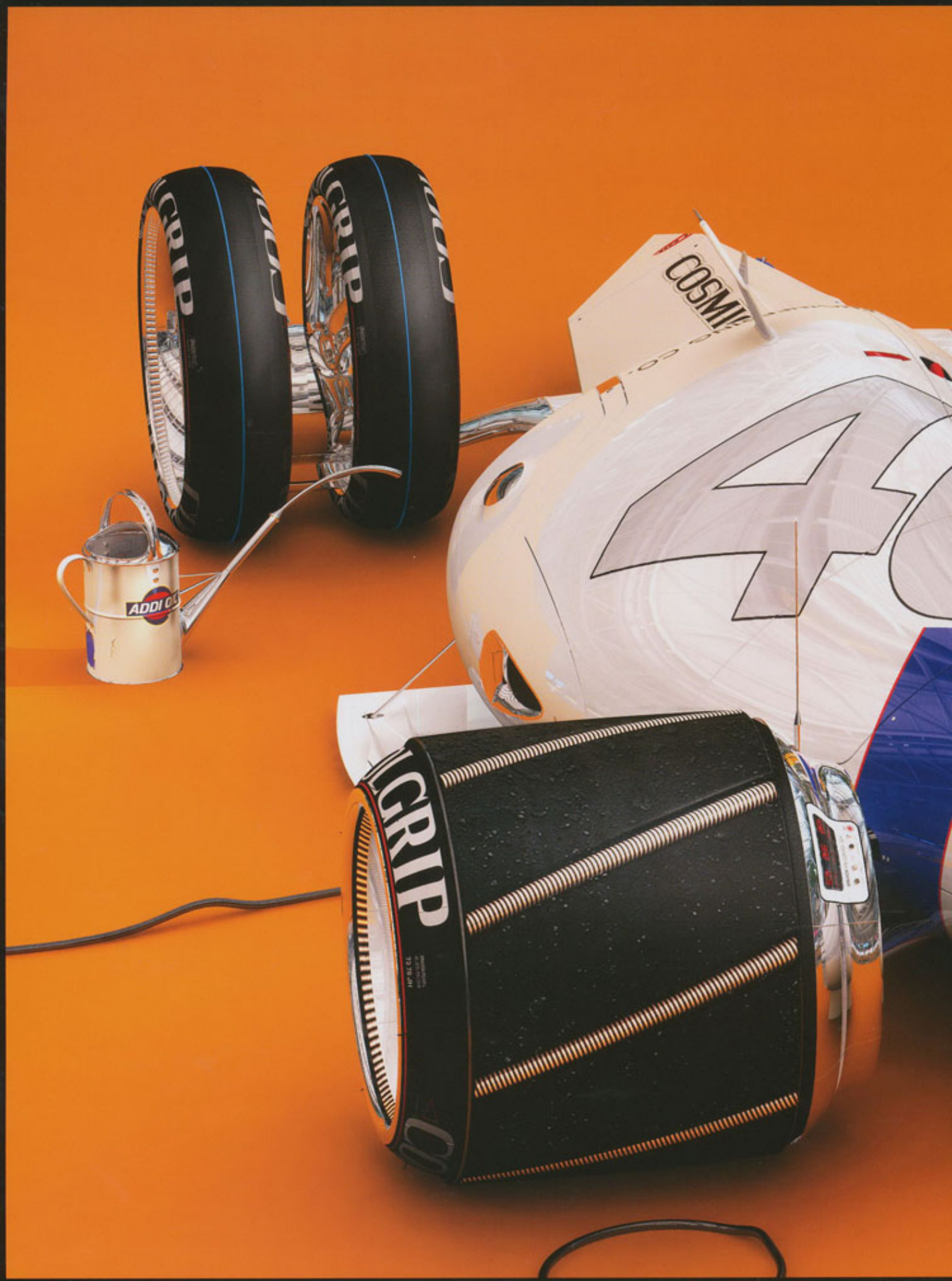
These are two very pleasing angles to view the GRAVION race car. They show the asymmetric architecture, with the softly shaped body panel wrapping tightly around the turbine engine end extruding into the center exhaust nozzle. The cylindrical off-center cockpit is functionally integrated. The roundish main body ends abruptly at the air intake, and a sharp-edged front end grows out of it and creates a nice contrast to the organic rear end.
The rear wheels are an engineering masterpiece by the Cosmic Motors laboratories. The wide track rubber is constantly heated by integrated wires, slightly offset by the rubber surface. Their diagonal positioning enables the tires to roll evenly. The tire pressure can be easily accessed by the pit crew via a control panel beside the tire. The panel's display serves as a taillight during a race. The magnoelectric hub-mounted engines, type RW 6000, cover the rear wheels' inside flanks. These incredible engines obtain their power from the main turbine, a fusion-laser drive, which served originally as a cooling turbine in a CoMo Railton Cup competition ship. The record-breaking GRAVION racer reinforced the success of Cosmic Motors throughout the Galaxion Galaxy and marked the beginning of a new era, after the tragic lost of its founders, Fritz and Osni Redooa.



L.Rainbow

COSMIC MOTORS
47
ALFRED DIETMAR ENGINEERING CO.
ADDI OIL
COOL GRIP
COOL GRIP
COOL GRIP
COOL GRIP

L.Rainbow


GRIP
COSMI
GRIP



COSMIC MOTORS

SPECIFICATIONS

Cosmic-Motors, founded in Galaxion Year 8966, is an independent manufacturer for vehicles of all kind, with their headquarters and test facilities on the Nembi Planet Group, located in the center of the Galaxion galaxy.
CoMo vehicles are tailored for each planet of the Galaxion-System with its specific physical conditions, serving on ground, water, air or space.

YEAR MEANS FIRST YEAR OF PRODUCTION
SPEED IS MAXIMUM SPEED MEASURED AT COSMIC MOTORS LABORATORIES INC.
PRICE LISTED IS BASIC EQUIPPED, IN TRANS-COSMIC XON CURRENCY



NAME:	CM CAMARUDO
TYPE:	Solo Sport Podster
BASE VEHICLE:	CM Personal Gunner Mk 2
YEAR:	8969 GalaxT
PLANET:	Oosfera
LENGTH:	3.40 m / 11.15 ft
WIDTH:	1.41 m / 4.63 ft
HEIGHT:	1.82 m / 5.97 ft
ENGINE:	CM Turbine G-Frickel 08/15
SPEED:	450 mph
CREW:	1 Pilot
PRICE:	9,805 Xons



NAME:	CM ICETRAIN SERIES 3
TYPE:	Patrol Vehicle Class V
YEAR:	12052 GalaxT
PLANET:	Nala
LENGTH:	55.90 m / 183.40 ft
WIDTH:	20.05 m / 65.78 ft
HEIGHT:	12.73 m / 41.77 ft
ENGINE:	Twin Turbine with nuclear compression burners
SPEED:	65 mph patrol mode, 195 mph max
CREW:	1 Captain (Commanding Officer), 2 Navigators, 10 Dwarf Mechanics, 2 Dwarf Cooks
PRICE:	650,200 Xons



NAME:	SEXY MAGRELA
TYPE:	Railton-Cup Race Ship
BASE VEHICLE:	CM Railton High Speed Bomber Mk 439
YEAR:	8997 GalaxT
PLANET:	Oosfera
LENGTH:	17.82 m / 58.46 ft
WIDTH:	5.04 m / 16.54 ft
HEIGHT:	3.13 m / 10.27 ft
ENGINE:	CM Xcrafmium Triple Core Turbine
SPEED:	3200 mph (at 9000 ft altidude)
CREW:	1 Pilot, 3 Men Ground Crew
PRICE:	101,000 Xons



NAME:	ASTROCON TAOOA LIGHT RAY GUNNER
TYPE:	Heavy Weight Gun Ship
YEAR:	6947 GalaxT
PLANET:	Mojofa
LENGTH:	12.68 m / 41.60 ft
WIDTH:	5.37 m / 17.62 ft
HEIGHT:	7.20 m / 23.62 ft
ENGINE:	AC Mobulpium Propulsion Jet 4000
SPEED:	475 mph
MAX. ALTITUDE:	25,000 feet
WEAPONS:	2 x 505 mm Light Rays, 9 defense guns
CREW:	2 Pilots, 2 Officers, 1 Taooa Tribe Member
PRICE:	120,800 Xons

NAME:	CM DJADO FLEET "INCISALIS" SHIP
TYPE:	Royal Balloon Cruiser
YEAR:	14510 GalaxT
PLANET:	Panga-Ipoh
LENGTH:	225.00 m / 738.20 ft
WIDTH:	66.50 m / 218.20 ft
HEIGHT:	50.00 m / 164.00 ft
ENGINE:	CM Organic Blade Prop Drive
SPEED:	45 mph
CREW:	8 passengers, 65 staff members
PRICE:	1,909,805 Xons



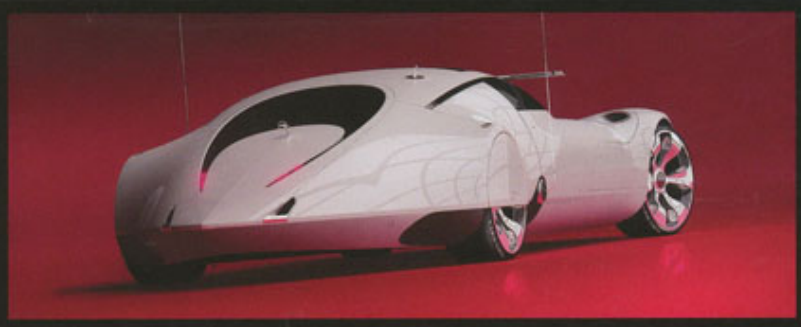
NAME:	CM DETONATOR V8 6.0
TYPE:	Street Cruiser Bike
YEAR:	9084 GalaxT
PLANET:	Tarra I
LENGTH:	3.55 m / 11.65 ft
WIDTH:	0.45 m / 1.48 ft
HEIGHT:	1.36 m / 4.46 ft
WHEELBASE:	2.77 m / 9.09 ft
ENGINE:	6.0 liter V 8 Cratomium engine
DRIVE:	2 wheel hub less drive
SPEED:	155 mph
PRICES:	12,000 (Bike No6) - 283,500 Xons (No 9)



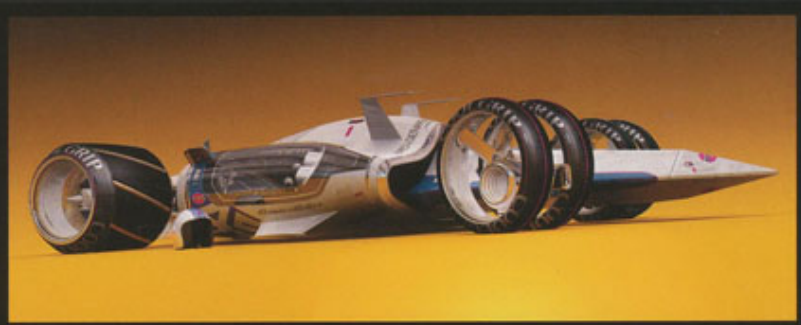
NAME:	CM NEMBIQUARER
TYPE:	Imperial Voyage Truck
YEAR:	9520 GalaxT
PLANET:	Tarra III
LENGTH:	14.16 m / 46.46 ft
WIDTH:	7.38 m / 24.21 ft
HEIGHT:	4.67 m / 15.32 ft
WHEELS:	2.30 m x 1.41 m / 7.55 ft x 4.63 ft
ENGINE:	CM Hubmounted Cratomium Engine
POWER SOURCE:	Octa Craqium Core Cristal Generator
SPEED:	205 mph
CREW:	1 Pilot, 1 Navigator, 2 Hostesses, 2 Guests
PRICE:	129,050 Xons



NAME:	CM GALAXION 5000
TYPE:	Premium Coupe, 2 Seater
YEAR:	9086 GalaxT
PLANET:	Tarra I
LENGTH:	6.26 m / 20.54 ft
WIDTH:	2.33 m / 7.64 ft
HEIGHT:	1.18 m / 3.87 ft
WHEELBASE:	4.10 m / 13.47 ft
ENGINE:	Xenoramium Fusion Reactor, CM 980
SPEED:	330 mph
PRICE:	280,000 Xons



NAME:	CM GRAVION TYPE 45/46 SWB
TYPE:	Gravion Cup Race Car
CHASSIS:	Alfred & Dietmar Engineering Co.
YEAR:	9035 GalaxT
PLANET:	Glancory
LENGTH:	4.69 m / 15.39 ft
WIDTH:	2.60 m / 8.53 ft
HEIGHT:	0.85 m (body) / 2.79 ft
ENGINE:	Cooling Turbine CM Railton-Cup Ship
TURBO:	Hyprulsion Turbo Nozzle
DRIVE:	Rear Wheel Drive RW 6000, Hub Less
MAX SPEED:	1325 mph
PRICE:	estim. 35,000 Xons




L.Rainbow



EXTRA



For precise figure drawings, I use photo reference, if possible from the massive stock of my own photo shoots.



Driving odd vehicles is fun! This is my friend Chrisbau trying his best with a fisheye cam while I break the speed limit at Berlin AVUS.



Witnessing a F1 test changed my thinking of race cars. The sound is impossible to describe and unforgettable.



My work was massively interrupted by the soccer world championship. I don't like soccer but it happened at my doorstep in Berlin.



Working with paper and markers is always welcome in an increasingly digital world. And a sixties design book on the table...



When you lose a bet, you better fulfill the deal. Going to work was not the easiest thing.



I love fast machines. Here I ask my friend Chris what the hell he was thinking in sneaking into the Gumball 3000 illegally.



Shooting for the book cover. Originally I had a retro cool pilot in mind. Somehow it did not come together as I imagined.



Still, the shooting was hilarious, and in the end I found other uses for the gangster wig!



Still not being happy with the proportions of the Detonator, here in a review with Scott Robertson and Neville Page, I changed it all.



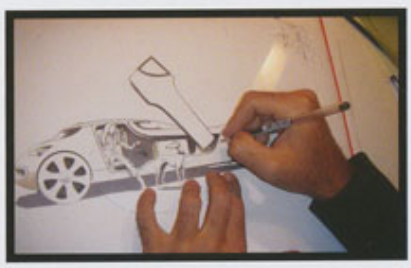
Design Studio Press is a highly professional company. This is a very rare moment of losing control of focused work.



Reviewing the first ready-to-print spreads with Matte Painter Dylan Cole and Star Wars Art Director Ryan Church.



This is how the Detonator looks in real life – it's two blocks of foam, a first aid kit and a roll of paper towels. It still looks hot in this shot.



My favorite part of the sketch process - finishing the line drawing with templates and ballpoint pen. It's like meditation for me.



Space ship pilots look a bit odd in today's streets of Berlin. I guess the ski outfit was very cozy for this late summer day.



It's as good as it looks - creating the book chapters was the first job to be done. Brazilian Copacabana is the right spot to do it.



This beautiful waitress was serving us at a lunch break. I thought she would make a great gangster bride. My assistants had their fun.



Syd Mead, Editor Melissa Kent, Publisher Scott Robertson, Roger Servick, and me chatting in Scott's backyard.

L.Rainbow

BEHIND THE SCENES



Meeting Syd Mead in Los Angeles was a big moment. His work and vision always inspired me. And we both love Detroit metal!



Design break. My lovely Brazilian girlfriend shows me the secrets of Samba at the 2006 carnival in Rio De Janeiro.



The Taoca pilot shooting was interrupted by trash guys. Somehow Christian looked like one of them and now considers quitting design.



Sexy model requires unsexy solution. I pinched the clips into the skin to achieve an aggressive facial expression.



Designer Soomin Choe exposes his anger in an original Carlos Sainz rally seat. He impressed me and became a Camarudo pilot.



What a bunch of freaks. I counted 47 people on my couch at my Berlin house-warming party. The couch is a mess now.



Building a complex model requires a lot of patience. Even the tiniest graphic detail or image lighting can change the design dramatically.



Checking the accessibility of the exterior guns of the Camarudo Gunner in the late Barcelona sun.



A decent software package and fast hardware help you get the result you want. I run AliasStudio and Maya simultaneously.



After spending every coin on the model outfits, the wind machine was cut from the budget. That Spanish fan does a good job too.



Presenting my work at the Autodesk event at the Detroit Motor Show. I forgot to take the shades off, how cool is that?



A beautiful afternoon sun does half the job. The rest is a Canon D10, costumes, baby oil and girls with attitude.



The photo shoot for the Nembiquarer chapter. After 4 hours, even the bravest stewardess model wants to get out of these boots.



Daddy pilot after finishing the daredevil race in last place. He still does not know. Mum did the lighting in this shot. What a family...



Passing your knowledge to the upcoming generation is crucial and lots of fun. This is Elisava design school in Barcelona.



I was born in 1975 and grew up with a sister in a small town on the eastern side of a divided Germany. My family earned their living in shipbuilding.

At the age of three, I started to draw. At school, I covered all of my exercise books with drawings of cars. I did not realize that I was growing up behind the Iron Curtain, and that there I would never be able to design cars for a living. Like most boys my age, I wanted to be a truck driver or a sailor. That there was no way to travel to other parts of the world, or that you had to wait ten years for a car, I did not care.

When I was fourteen, the Berlin Wall came down. Only then did I understand what I would have missed. Suddenly, the world was wide open, its Western parts were not "evil" any longer. My childhood years were great, but now they were over. I joined a rock band, and I learned from magazines that one could actually go to a university and learn how to draw cars! Drawing became my life.

After finishing high school in 1992, I was enlisted in military service for one year in Hamburg. To supplement the meager pay, I resorted to drawing pictures of tanks and selling them to the officers. Business went well—I was soon able to afford my first camera. To this day, taking photographs is my other passion.

I was enjoying myself playing in my band and teaching guitar and piano, but 1995 was my lucky year, because along with only 20 others I passed the entrance exams at the University of Design in Pforzheim, one of five renowned car-design colleges worldwide.

When I started my studies there in 1997, it was mainly boring and academic. Painting, sculpture, and video art are fascinating subjects, but unfortunately failed to interest me on Monday mornings at eight o'clock. However, I met brilliant people and the wild parties were great. In 1999, I passed the exams in Arts and switched to car-design college. No more teachers! It was the designers of BMW, Mercedes, and Porsche who instructed the classes—sometimes even at midnight. There were no schedules, the students were in the labs at all times anyway. Even the grades were of marginal interest. The important events were the biannual shows, when managers from all over the world came to recruit new talent. After some ups and downs, I went to Barcelona to study with Italian car-design legend Walter de'Silva, and to design cars for Seat and Lamborghini.

Life in Spain was drastically different, and dramatically great. I found a room in Barceloneta, the fishermen's quarter next to Barcelona's port. The windows had no panes and the winter was terribly cold. One day's supply of water was stored in a cistern on the roof; in the evenings there was never anything left. At first, I did not speak a word of Spanish, but I learned nonstop from my perpetually stoned Argentinian flatmate, and on the streets.

By the spring of 2000, I had made it. Six years after I had read a magic article about it, Achim Anscheidt (currently Bugatti's design director) hired me as an intern at the VW DCE, an exclusive Satellite Advanced Studio. My friends and I worked hard till late and then we enjoyed the Spanish nights—I loved everything: the people, the bars, the sun, the beach, the women. These were the best days of my life.

In 2001, I finished my sponsored diploma thesis—a fairy tale. I called the project DJADO and the presentation at my German university was an overwhelming success. The thesis was my first step into entertainment design, and I later would rediscover it as a second passion. But for now I was done—I had finished my trans studies, I had traveled to 15 countries, and I was broke. Luckily, Volkswagen offered the long-desired job as an automobile concept designer.

The same year, I started my job at the VW Group of Advanced Design, surrounded by the finest concept designers in the world, creating breathtaking cars that were far ahead of their time. I knew that none of our designs would ever hit the road, but hoped they would inspire production designers in the corporation. And for almost five years, we spent our short lunch breaks on the beaches of the Mediterranean, looking at bikini-clad girls.

In the summer of 2004, a friend and I were awarded the design supervision and production of a visionary showcar for the VW group. For this dream job with high levels of responsibility, I had to coordinate a high profile team of engineers and modelmakers to turn our design into reality, under the steady charge of the corporation and its design chiefs.

Unfortunately, the completion of that fantastic project coincided with the group's reorganization. The futuristic, extremly expensive prototype—ready to hit the stages on motorshows all over the world—was shoved unseen into the basement. This was not unusual for the ever-changing automotive industry. For myself, however, it was a crushing defeat. I had to find a way to share ideas & visions with the public, but without burning the bridges to the still intriguing and confidential car-design world.

I quit my safe job at VW and left the high-gloss design world behind me for a while. I went far away...to Brazil. Surrounded by wonderful language, samba, positive spirit, and social contrasts, I developed business ideas, worked on my portfolio, and started to assemble this book.

On various trips to the shiny world of Hollywood I established important contacts, thanks to my publisher, Scott Robertson. *Cosmic Motors* opened many doors for me to artists and directors, whom I never even dreamed of meeting. How could I know that one day I would chat about spacefighters in a burger place with *Star Wars* Art Director Ryan Church, or cruise with legendary visual futurist Syd Mead down the boulevards of Hollywood? I never would have believed it...and whomever I met, I always felt welcome and inspired.

In the summer of 2006, I returned to Berlin and founded the Daniel Simon Studio. Here I am designing and constructing the virtual vehicles for the imaginary empire of *Cosmic Motors*. In parallel, and with all my passion, I continue to live the dream of being a car designer, and offer my services to a premium car maker. Currently I commute between Berlin and Los Angeles and I am curious about what's to come next!

LOS ANGELES, JULY 2007

Rainbow

DEUTSCHE ÜBERSETZUNG

VORWORT VON SYD MEAD

Fantasie ist der Stoff des Was-wäre-wenn; die einzigartige menschliche Fähigkeit, fantastische Szenarien zu erfinden, bevölkert und ausgestattet mit großartigen Maschinen und überwältigenden Landschaften, die nur scheinbar aus Vertrautem bestehen. In Wirklichkeit sind ihre Eigenheiten vertausendfacht durch das Zusammenwirken von außergewöhnlichem Design-Talent, ausgeprägtem Sinn für Proportionen und Sets - und vor allem einem überzeugenden Realismus.

Die Reisen der Fantasie können uns zu weit entfernten Galaxien führen oder auch nur einen winzigen Schritt voraus auf dem Zeitkontinuum. So oder so, Daniel Simon ist der ideale Tourguide. Er zeigt dem Betrachter entfernte Visionen voller technischer Wunderwerke und künftige, fast noch undenkbare Möglichkeiten. Die Illusion dieser Wirklichkeiten ist so vollständig, dass der Betrachter versucht ist – sei es auch nur für einen Augenblick – die alltägliche Welt des Jetzt zu verlassen und einzutauchen in die berauschende Welt des Was-wäre-wenn.

Ich entwickle seit langer Zeit imaginäre Welten und habe glückliche Jahrzehnte damit verbracht, der Zukunft verschiedenste Gesichter zu geben. In all diesen Jahren sind mir nur sehr wenige Menschen begegnet, die Rationalität so meisterhaft mit unbändiger Gestaltungskraft verbinden; deren expressive Dramaturgie sich auf solch solide Ingenieurskunst stützt. In diesem Buch können Sie die Entstehungsgeschichte riesiger Fahrzeuge verfolgen, die über endlose Eiswüsten donnern. Oder Sie finden Hochgeschwindigkeitsraumschiffe, die Himmel unbekannter Planeten durchschneiden, erleuchtet vom unheimlichen Schein vielfacher Sonnen – und so nah, dass Sie glauben, Sie könnten sie berühren. Daniel Simon vereint auf faszinierende Weise sorgfältigste Detailarbeit mit der Fähigkeit, seine atemberaubenden Designs perfekt dreidimensional umzusetzen.

Diese Auswahl von Daniels Arbeiten ist beispielgebend für jene, die einen Berufsweg als Designer oder Grafiker einschlagen wollen. Und professionelle Designer finden einen inspirierenden Funken der Leidenschaft, der das Streben neu entfacht. Tauchen Sie also ein in die galaktischen Hallen grenzenloser Imagination, lassen Sie Ihrer Fantasie freien Lauf, und genießen Sie die Reise, die die folgenden Seiten für Sie bereithalten!

SYD MEAD, PASADENA, KALIFORNIEN, JULI 2007

EINLEITUNG VON DANIEL SIMON

Als mich im November 2005 wie aus dem Nichts ein Brief von Verleger Scott Robertson erreichte, mit der Idee, meine Arbeiten in einem Buch zu veröffentlichen, war das meine ganz persönliche kleine Mondlandung. Ein Ding der Unmöglichkeit.

Viel Arbeit lag vor mir. Das ständige Streben, meine Designs fotorealistisch wirken zu lassen, um die Sinne des Betrachters herauszufordern, brachte einen überwältigenden Arbeitsaufwand mit sich. Und es gibt weder künstlichen Nebel noch raffinierte Effekte, hinter dem sich mein Design verstecken kann. Die Fahrzeuge, die Interiors, die Logos, die Lackierung, die Hintergründe, die Namen und die Geschichte – alles musste entworfen werden und begann mit einem leeren Blatt Papier.

Seit ich denken kann, bestimmen Fantasien über Autos, Flugzeuge und Maschinen meine Gedanken. Und in der DDR - völlig unwissend von der Existenz von *Star Wars* oder *Batman* - aufgewachsen zu sein, sorgte wohl für einen Extra-Schub an Fantasie.

Heute – als professioneller Automobildesigner – verfeinere ich ständig meine Techniken und mein Auge, gepaart mit dem Glück, für die exklusivsten Automarken dieses Planeten zu entwerfen.

Momentan sehe ich meine Arbeit als Spagat zwischen zwei Welten, denen mein Herz gehört. Dem klassischen Automobildesign einerseits – mit sensiblem Handling für Proportionen im Millimeterbereich und Liebe zum Detail. Und dem Entertainmentdesign andererseits – mit grenzenloser Fantasie und der Freude am Unmöglichen. Auch meine Darstellungstechnik vereint zwei Disziplinen: Ich kombiniere klassisches Zeichnen, das seit Jahrhunderten denselben Regeln folgt, mit der digitalen Welt, die sich jedes Jahr neu erfindet - und bin froh, in beiden Welten zu Hause zu sein.

Dieses Buch ist die Chance, meine Fantasien über das Alltägliche hinaus schweifen zu lassen. Dafür entwarf ich eine Bühne: Galaxion. Ein Universum irgendwo da draußen in den Weiten des Alls. Ich füllte es mit Fahrzeugen aller Art, von denen einige auch auf unserem Planeten funktionieren könnten, aber die meisten Vehikel verlassen sich auf die spezifischen Konditionen der Galaxion-Welt. Die kulturellen Umstände dort sind den unseren jedoch sehr ähnlich, um unsere Vorstellung nicht überzustrapazieren – das Bedürfnis zu reisen, der Rausch der Geschwindigkeit, der Drang sich zu messen und das Streben nach Schönheit.

Dieses Buch würde nicht vor Ihnen liegen ohne das Engagement von Design Studio Press. Für das Vorwort möchte ich Syd Mead danken, dem wohl visionärsten Illustrator aller Zeiten. Seine Unterstützung ist mir eine große Ehre.

Ich hoffe, *Cosmic Motors* kann Sie inspirieren. Willkommen in meiner Welt.

DANIEL SIMON, BERLIN, AUGUST 2007

DIE GESCHICHTE VON COSMIC MOTORS

Cosmic Motors ist ein unabhängiger Hersteller von Raumschiffen und Fahrzeugen aller Art und mitten im Zentrum der Galaxion-Galaxie beheimatet. *CoMo*, wie es von seinen Fans genannt wird, wurde im Galaxion-Jahr 8966-B von den berühmten Redooa-Brüdern gegründet.

Die Redooa-Brüder waren die Söhne eines erfolgreichen Raketenwissenschaftlers. Sie begeisterten sich schon früh für Mechanik, Perfektion und Schönheit. Osni Redooa hat schon als Junge erstaunliche Nachforschungen auf dem Gebiet der Luftfahrt angestellt. Wie sein Vater wurde er ein exzellenter Wissenschaftler und Raumflugenthusiast. Doch selbst von Flugangst geplagt, blieb er ein Leben lang auf dem Boden. Sein Bruder Fritz war ein begnadeter Rennfahrer und Benzinjunkie. Wie Motoren tatsächlich funktionieren, interessierte ihn nicht. Er war dem Rennsport verfallen und begeisterte sich für Design.

Die Gründung von *Cosmic Motors* war die perfekte Kombination der Interessen beider. Das Unternehmen etablierte Hightech, Design und Lifestyle in der Galaxie – bisher war der Fahrzeugbau dort ein eher schrottiges Geschäft. Selbst der unumstrittene Marktführer ASTROCON – mit über zwei Millionen Mitarbeitern und 6000 verschiedenen Fahrzeugtypen im Programm – warf ein wachsames Auge auf die beiden Visionäre.

CoMo wurde bald der Shootingstar unter den Fahrzeugbauern Galaxions. Durch die vielen rekordbrechenden *CoMo*-Konstruktionen erregten die Brüder ständig das Interesse der Öffentlichkeit. Bekannt wurden sie auch durch ihre Idee, alte Kriegsmaschinen in radikale Sportgeräte umzubauen. Das unterstrich die allgemein friedliche Entwicklung in der Galaxie.

L.Rainbow

Der Erfolg von *Cosmic Motors* fand 9031 ein jähes Ende. Als der rennerfahrende Fritz seinen flugängstlichen Bruder Osni zu einem Abstecher in den beiden Rennschiffen „Sexy Magrela" überredete, kam es zur Katastrophe. Die hochgezüchteten Schiffe kollidierten. Sie gehörten den Töchtern Osnis, Rennfliegerchampion Roketa und LaGata.

Nur der aufopferungsvollen Ambition der Töchter war es zu verdanken, dass sich die Erfolgsgeschichte von *CoMo* fortsetzte. Das Unternehmen expandierte und kaufte später sogar einen eigenen Planeten, der von einer Vielzahl Monden umgeben ist – sie dienten als Teststrecke und Produktionsstandorte. Heute baut *Cosmic Motors* die feinsten Vehikel der gesamten Galaxie. Sie verbinden den letzten Stand der Technik mit anspruchsvollem Design.

BIOGRAFIE

Ich wurde 1975 an der Küste des damals geteilten Deutschlands geboren, und meine Familie lebte vom Schiffbau. Mit vier Jahren begann ich zu zeichnen und später füllten Autos jedes Schulheft ... Dass ich im Sozialismus aufwuchs, der mir eine Zukunft als Autodesigner nicht bieten konnte, war mir damals nicht bewusst. Wie viele andere Jungen wollte ich Fernfahrer und Seemann werden. Dass das weltweite Reisen ausgeschlossen war und man mehr als zehn Jahre auf ein neues Auto warten musste, interessierte mich nicht. Ich war ein Kind.

Erst als ich mit 14 Jahren den Mauerfall erlebte, wurde mir bewusst, was ich verpasst hätte! Die Welt war groß, der Westen nicht böse. Ich hatte eine fantastische Kindheit, aber meine Zeit war gekommen. Ich sah in Magazinen, dass „Autos zeichnen" ein richtiger Job ist! Mein Ziel stand fest – ich werde Autodesigner. Über 10 Jahre besuchte ich eine Musikschule, spielte in einer Band und war Lehrer für Klavier und Gitarre. Aber mein Herz schlug fürs Zeichnen. Nach dem Abitur 1992 ging ich für ein Jahr nach Hamburg zum Militär. Dort besserte ich den bescheidenen Sold auf, indem ich Panzer zeichnete und an Offiziere verkaufte. Von dem Geld konnte ich mir meine erste Kamera leisten – und bis heute ist Fotografieren meine zweite große Leidenschaft geblieben.

1995 bestand ich mit 20 anderen Glücklichen die Aufnahmetests an der Designhochschule in Pforzheim. Bevor ich 1997 dorthin zog, lernte ich auf einer großen Werft technisches Zeichnen, Schweißen, Drehen und Fräsen. Danach lebte ich ein halbes Jahr in Hannover, wo ich als Brandsanierer und Aktensortierer jobbte.

1997 begann mein Studium. Die Leute und die Parties waren unglaublich. An der Schule unterrichteten keine verstaubten Professoren, sondern Designer von BMW, Mercedes oder Porsche. Manchmal auch um Mitternacht. Stundenpläne gab es nicht, man war ja ohnehin immer in der Schule. Und die Noten interessierten kaum. Denn alle sechs Monate gab es eine Show, zu der Bosse aus der ganzen Welt kamen, um Nachwuchs zu suchen. Hier präsentierte man seine Projekte und verkaufte sich, aber ohne das Gefühl zu verlieren, eine große Familie zu sein. Aber mein Privatleben litt fürchterlich. Meine Familie sah ich einmal im Jahr. Und ich verlor die große Liebe, mit der ich zusammengezogen war.

Aber etwas unerwartetes tat sich auf. Spanien. Seit ich 1994 vom VW Design Center Europe am Mittelmeer hörte, wollte ich dort arbeiten. Alles wirkte so perfekt dort. Im Frühling 1999 hatte ich ein erstes Interview – und wurde abgelehnt. Doch wieder hatte ich Glück. Ich zog nach Barcelona und arbeitete in einem Designstudio unter der Leitung von Walter de Silva. Hier studierte ich, wie Autos von Seat und Lamborghini entworfen werden. Das Leben in Spanien war so anders, so wundervoll. Ich hatte ein Zimmer in Barceloneta, einem Fischerviertel im Hafen von Barcelona. Im Fenster fehlte das Glas, im Winter fror ich erbärmlich. Eine Tagesration Wasser war auf dem Dach gespeichert und reichte nie bis abends. Außerdem sprach ich kein Wort Spanisch. Von meinen cannabisrauchenden Mitbewohnern und auf dem Marktplatz vor der Tür lernte ich pausenlos.

Wovon ich seit 1994 nur träumte, wurde im Frühling 2000 Realität. Der heutige Bugatti-Designchef Achim Anscheidt gab mir auf Empfehlung eines Mitstudenten eine Chance, und ich wechselte als Praktikant ins VW Studio am Mittelmeer. Ich wurde in Barcelona sesshaft und genoss das Leben. Jeden Tag arbeitete man hart und ging danach aus. Die Menschen, die Bars, die Sonne, der Strand, die Palmen, die Mädchen, die Feste - das war die beste Zeit meines Lebens. Mein Studium wurde nun von VW unterstützt. 2001 begann ich an meinem Diplom zu arbeiten. Ich schrieb und illustrierte ein Märchen, das ich DJADO nannte – die Präsentation war überwältigend. Jetzt war ich Diplomdesigner, hatte 15 Länder bereist und war pleite. Doch VW bot mir den lang ersehnten Job an. Es lagen drei wundervolle Jahre am spanischen Mittelmeer vor mir, umgeben von einem internationalen, hochkarätigen Designteam, das sechs Tage die Woche an visionären Autoideen zeichnete und modellierte. Und egal welches Problem es gab, eine halbe Stunde chillen am Strand um die Ecke machte den Kopf wieder klar.

Im Sommer 2004 bekam ich mit einem Freund den Zuschlag, das Design und den Bau eines visionäres Showcars zu betreuen. Ein verantwortungsvoller Traumjob, eine Gruppe hochtalentierter Ingenieure und Modelleure zu dirigieren, unter der ständigen Aufsicht von Konzernführung, Designchefs und Controlling. Leider geriet das fantastische Projekt bei Fertigstellung in eine Zeit der Umstrukturierung, und der futuristische, sündhaft teure Prototyp rollte – fertig zum Präsentieren auf den Autoshows dieser Welt und ein Liebling der Designchefs – ungesehen in den Keller. Nichts Ungewöhnliches in der sich ständig bewegenden Autoindustrie. Für mich war es eine persönliche, aber überwindbare Niederlage. Ich musste einen eigenen Weg finden, meine Ideen unabhängig mit der Öffentlichkeit zu teilen, aber ohne der Automobilindustrie auf Dauer den Rücken zu kehren.

Ich verließ VW und mein Privatleben brachte mich im Sommer 2005 nach Brasilien. Umgeben von einer wundervollen Sprache, Samba, Lebensfreude und sozialen Kontrasten, entwickelte ich fernab der Hochglanz-Designwelt meine Geschäftsideen, arbeitete am Laptop an meinem Portfolio, und begann, dieses Buch zusammenzustellen. Auf einigen Reise in die Traumfabrik Hollywood konnte ich mit Hilfe des Verlegers Scott Robertson wichtige Kontakte knüpfen, und das *Cosmic Motors*-Buchprojekt öffnete mir viele Türen in obersten Etagen der Unterhaltungsindustrie. Hätte man mir vor Jahren gesagt, ich philosophiere mit *Star Wars*-Chefdesigner Ryan Church am Imbiss über Raumschiffe, oder cruise mit Filmdesign-Urgestein Syd Mead durch die Alleen von Hollywood – ich hätte sie alle für verrückt erklärt...

Im Sommer 2006 kehrte ich ins wunderbare Berlin zurück und gründete Daniel Simon Studio. Hier designe und konstruiere ich virtuelle Vehikel für das imaginäre Imperium *Cosmic Motors*. Parallel und mit voller Leidenschaft lebe ich weiterhin den Traum des Automobildesigners als freier Mitarbeiter für einen Premiumhersteller. Momentan pendele ich zwischen Berlin und Los Angeles und versuche, meine Zeit zu genießen – es gibt noch viel zu tun!

DANIEL SIMON, KALIFORNIEN IM JULI 2007

CAMARUDO

S.13 Der CAMARUDO ist ein einsitziges Kleinstschiff, das mit einer konventionellen Turbine bodennahe Flüge ermöglicht. Das primitive Vehikel wurde ursprünglich von armen Siedlern des Planeten Oosfera zusammengebastelt, meist aus Schrottteilen stillgelegter Frachtschiffe. Somit hatten die Siedler ein Mobil, um auf die Jagd zu gehen und ihre Familien zu ernähren. Beeindruckt von der Einfachheit und dem Erfolg, baute *Cosmic Motors* das Schiff für Amateurrennen und zur Junior-Pilotenausbildung nach. Mit Farbmunition ausgestattet, entpuppte sich der agile Flitzer als Liebling des Rennnachwuchses. Viele berühmte Rennflieger der Galaxie machten ihre ersten Schritte auf dem CAMARUDO. Die oft bis an die Grenze des Machbaren aufgemotzten Schiffe stehen im absurden Kontrast zu ihrem Ursprung, dem Schrottplatz. **S.14** Die Einfachheit des CAMARUDOS sollte sich im Design widerspiegeln. Eine offene Kugel, die den Piloten schützt, dient als Cockpit. Die Sicht in Flugrichtung war sekundär, da die Maschine vom Piloten virtuell geflogen wird. Das Heck, hier noch eine Flosse mit einer schmalen Düse, wurde später durch eine offen liegende Turbine ersetzt. Auch die Sitzposition änderte sich im Laufe der Entwicklung. Anfangs schauten die Beine des Piloten durch ein Loch aus dem Cockpit, um die außen liegende Pedalerie zu erreichen. **S.17** Links oben sieht man eine Rennszene mit jungen wilden Piloten, darunter eine Variante mit verglastem Cockpit. Diese Seite zeigt drei Schritte meines Zeichenprozesses: in der Mitte die Ballpen/Marker-Skizze, die Perspektive und Position der Figur festlegt. Darunter die Reinzeichnung mit Schablonen, so wie ich sie digitalisiere. Oben die fertige, präzise Illustration, gefinisht mit Airbrushtechnik in *Photoshop®*. **S.20** Der CAMARUDO Gunner wurde, wie alle Modelle in diesem Buch, in *Autodesk® AliasStudio™* umgesetzt. Diese professionelle Software ermöglicht mir eine präzise Kontrolle über Kurven und Flächen, da ich in den meisten Fällen den zweidimensionalen Entwurf exakt umsetzen will, und wenig dem digitalen Zufall überlasse. Diese Arbeitsweise bin ich aus dem Automobildesign gewohnt, wo Design noch immer künstlerisch festgelegt wird, um es parallel digital umzusetzen. Man beachte auch das komplexe Cockpit, das in vielen Ansichten später nur unterschwellig zur Geltung kommt. Skizzen für synthetische Beine der Pilotin. (siehe nächste Seite) **S.23** Synthetische Beine gelten auf dem Planeten Oosfera als Schönheitsideal. Wegen mangelnder Bewegung hat die Evolution die Bewohner über Generationen größtenteils beinlos werden lassen. Das neue Körperbewusstsein der jungen Generation mit der damit einhergehenden Nachfrage an körpereigener Fortbewegung brach eine Welle an Entwicklungen biomechanischer Beine los. Am unteren Ende des hier gezeigten Modells können verschiedene, an die Anwendung angepasste Fußadapter angeschlossen werden. Der oben gezeigte CAMARUDO ist ein aufwendig getuntes Einzelstück mit hochglänzenden Borsiumbauteilen zum Preis von 80 herkömmlichen CAMARUDOS. Er ist das spektakuläre Showship einer CAMARUDO-Veredelungsschmiede. Davor posiert eine junge Oosferanerin in einem grünen Poolposition-Rennanzug und Synthetikbeinen mit hohen Fußadaptern.

ICETRAIN

S.31 Der ICETRAIN ist ein riesiges Patrouille-Fahrzeug, das die endlosen Plateaus des gefrorenen Planeten Nala durchquert, angetrieben von einer temperaturunabhängigen Zwillingsturbine mit nuklearen Brennern. Die Maschine ist über 50 Meter lang, aber nicht so schwer wie die Optik vermuten lässt. Die Größe ist wegen der voluminösen Brenner nötig. Die massiven Gummireifen sind beheizt und lassen die Räder bis auf den griffigen Eisboden einsinken. Hauptsächlich werden ICETRAINS zur Sicherung der Land-Handelswege und Landvermessung auf Nala eingesetzt, wozu die Maschinen mehrere Monate autark unterwegs sind. Der Kapitän und die Navigatoren genießen allen Luxus an Bord, während die bis zu zwölf zwergenhaften Mechaniker unter bedrückenden Bedingungen leben. **S.32** Wegen der schieren Größe und den unwirtlichen Bedingungen, unter denen der ICETRAIN Dienst leistet, suchte ich einen aggressiven Look. Der buckelige Rumpf, das fiese Gesicht mit den schmalen Cockpitfenstern und den Ohren kamen zu einem bissigen Design zusammen. Der Vorschlag oben zeigt ein vielrädriges Gefährt mit einem zentralen Antriebsgestänge. In seiner Mitte die riesige verglaste Kapitänskajüte. Rechts: Eine Version mit einer schiffsähnlichen Brücke mit Auslegern. Die angedeuteten Personen zeigen die Dimensionen der Maschine. **S.34** Das Design ist komplett. Die Frontansicht zeigt den aggressiven Charakter der Maschine, und die stolz posierenden *CM*-Arbeiter zeigen die Größe des ICETRAINS. Die riesigen Räder haben an den Achsen eisbrechende Kanonen montiert. Die fantastischen Character-Skizzen sind von Gastkünstler John Park. Er entwickelte einige Ideen für die Zwerge, die an Bord arbeiten und leben. Die Zwerge betreiben das Vehikel, erfüllen aber auch die persönlichen Wünsche des Kapitäns. **S.36** Während der Entstehung des Buches habe ich die beiden hochtalentierten Designer Ben Mauro und John Park vom Entertainmentdepartment am Art Center Pasadena getroffen. Ihre Figurenzeichnungen beeindruckten mich sofort. Es dauerte nicht lange, und die beiden gaben der ICETRAIN Crew genau den Look, den ich vor Augen hatte: eine übergewichtige, selbstbewusste Eisprinzessin, die das Monstergefährt kommandiert, während es über die endlosen Eisfelder donnert. Sie ist stolz auf ihren Job als Leitoffizier des Nala Patrol Departments. Der Tross würde jedoch nicht ohne die fleißigen Mechanikerzwerge funktionieren, die froh über ihren Job die üblen Bedingungen an Bord erdulden. **S.38** Ich möchte auch Dylan Cole begrüßen, einen führenden Matte Painter und Concept Designer aus Los Angeles. Seine Arbeiten sind in Filmen wie *Der Herr der Ringe: Die Rückkehr des Königs, Aviator, Superman Returns* oder *Avatar* auf der Leinwand zu sehen. Dylan, den ich um sein atemberaubendes Farbgefühl beneide, steuerte zwei Bilder zu diesem Buch bei, die den ICETRAIN in seiner Umgebung zeigen. Das stimmungsvolle Abendbild auf dieser Seite zeigt eine Forschungscrew der NP Departments. Sein zweites Meisterstück ist die Kliffszene auf Seite 37. Hier steht der ICETRAIN an der Steilküste des zentralen Nalaozeans. Ich bin sehr glücklich, diese fantastischen Szenenbilder in diesem Buch zu haben. **S.41** Ein fast fertig gestellter ICETRAIN in der *Cosmic Motors* Fertigungshalle auf Nala, bevölkert von duzenden *CM*-Arbeitern. Die Maschine ist recht primitiv und eher auf Zuverlässigkeit getrimmt. Der Antrieb erfolgt über ein einfaches Schubgestänge. Die Mechanikercrew ist direkt über den heißen Turbinen untergebracht, was die Stimmung an Bord nicht gerade hebt. Denn selbst unter den arktischen Bedingungen leiden die fleißigen Mechanikerzwerge unter Hitze, Lärm und Dreck. Links, frühe Skizzen für diese Szene. Ursprünglich wollte ich einige Maschinen gleichzeitig zeigen, um die Größe der Produktionshallen zu verdeutlichen. Dann nahm ich doch nur ein Fahrzeug in den Focus, und die Größe zeigte ich mit einer Anzahl von Arbeitern. Bildtiefe erzeugte ich mit einem Arbeiter, der außerhalb des Fokus' ins Bild läuft, und mit dem Hintergrund, der weit in den Abendhimmel Nalas blicken lässt. **S.42** Links: Ein brandneuer ICETRAIN wird in den Hallen der *CM* Fabrik für die Taufe vorbereitet, der rote Teppich für die erwartete Käuferdelegation ist ausgerollt. Alle Generatoren des Wagens laufen zum letzten Test und füllen die Halle mit einem tiefen Grummeln. Diese Seite: Der Entwurf für die Nose Art. Seit Piloten in Krisenherde aufbrechen, haben sie das Verlangen, ihre Maschinen mit eher inoffiziellen und persönlichen Zeichen zu verzieren. Für zwei Fahrzeuge in diesem Buch, den ICETRAIN und den TAOOA, habe ich klassische Pinups entworfen. Das Eislauf-Bunny auf dieser Seite sorgt für einen filigranen Touch am massiven ICETRAIN. Die Pose ist stark angelehnt an eine Figur des berühmten Pinup-Malers George Petty. Nächste Seite: *CoMo*-Wissenschaftler bei einem letzten Check, bevor der ICETRAIN in die Weiten des Eisplaneten Nala rollt. Die Tische mit Computern und Bauplänen neben der Turbine verdeutlichen die Dimensionen.

SEXY MAGRELA

S.49 Die SEXY MAGRELA ist ein Hochleistungsrennschiff auf dem Planeten Oosfera. Es basiert auf einem ausgemusterten Kampfschiff, der ASTROCON Railton Bomber Drohne Mk439. Wegen seiner kraftvollen Maschine wurde der ehemalige Bomber zu einem populären Rennschiff. Viele Schrottplätze im äußeren Planetenring bieten eine riesige Auswahl an gut erhaltenen Bomberwracks. Das überflüssige Innenleben wird ausgeschlachtet, und einer der Bombenschächte wird in ein Cockpit verwandelt. Erfüllt es alle Auflagen, kann es am berüchtigten Railtoncup teilnehmen. Er wird auf dreidimensionalen Kursen hoch über den Wolken von Oosfera ausgetragen. Die Haupttribüne ist eine riesige schwebende Struktur, die den Fans einen hautnahen Blick auf ihre Idole verschafft. Rennunfälle sind oft verheerend, was dem Spektakel den Extra-Thrill verleiht. Dieses Kapitel widmet sich dem erfolgreichsten Duo in der Railton-Cup Geschichte, dem Team „Sexy Magrela". **S.50** So beginnen die meisten meiner Projekte. Der Projektname „Railton" huldigt meiner Inspiration, einer Heckansicht des berühmten 47iger Bonneville Renner „Railton Special". Kleine Seitenansichten wie diese reichen, um ein 3-D Modell zu beginnen. Auf dieser Seite einige Alternativen. Sie wirken aber weniger elegant. Das raffinierte Designfeature, eine dreieckige Sektion in eine Ellipse zu morphen, ließ mich beim ersten Entwurf bleiben. **S.55** Eine Draufsicht auf den Railton-Cup Gewinner SEXY MAGRELA

L.Rainbow

Nr.1. Gut zu erkennen: die schmale Nase mit den verstellbaren Frontflügeln, die verschweißten, seitlichen Kanonen, die alten Bombenschächte – einer als Cockpit, der andere als Lufteinlass, und die breite Turbine. Man beachte die Pilotin neben dem Schiff. Rechts, einer der unzähligen Schrottplätze, wo Rennpiloten gutes Material für ihre Schiffe finden. Links, das detaillierte Computermodell in *AliasStudio*. **S.56** Eine Reihe von Schleudersitz-Entwürfen, inspiriert von Kampfjetsitzen der Sechziger, als Jets immer höher und schneller flogen und neue Konzepte erforderten. Rechts sieht man, wie eng der Sitz im Railton Cockpit eingepasst ist. Man beachte die Anzahl der Nieten, die auf dem Rumpf unter dem Lack zu erkennen sind. **S.58** Oben: Das fertige Computermodell, in *Autodesk® Maya®* gemapt und in *mental ray®* gerendert. Da der Betrachter keinen Realitätsbezug zu dem Objekt hat, würde es mit ausschließlich polierten Flächen unwillkürlich wie ein kleines Modell wirken. Also appliziere ich selbst bei neu aussehenden Schiffen Lackfehler und Ölspuren. Es ist eigentlich so, als ob man ein gut erhalten Oldtimer auf Hochglanz poliert, ohne aber jede Spur von Schmierfett oder Lackbeulen beseitigen zu können. Das Heck wird von den freiliegenden Kühlkrümmern und dem Feuerlöschsystem dominiert. Das lukrative Addi Oil Sponsorship sorgt für einen sonst werbefreien Auftritt der Maschine. Gut zu erkennen, wie die Bombenschächte als Cockpit und Lufteinlass genutzt werden. Das Rendering oben war Ausgangsbasis für die Pitstoppszene auf S. 64/65. Rechts: SEXY MAGRELA Nr.1 & 3 donnern mit vollem Schub in den Abendhimmel von Oosfera. **S.60** Die beiden auf Hochglanz polierten Railton-Cup Gewinner Nr.1 & 3 zeigen ein Rollmanöver über den blauen Himmeln von Tayohmuoara auf Oosfera. Die Schiffe werden mit den Frontflügeln gesteuert, was radikale Rennmanöver ermöglicht. In dieser Königsklasse zählen aber eher Speed und irrwitzige Beschleunigungen. Links, die waghalsige Jungpilotin Roketa Fleetza in ihrem hautengen Rennanzug, während zwei Railton Renner über das Set donnern. Roketa und ihre bezaubernde Schwester LaGata sind die stolzen Töchter von *Cosmic Motors* Mitgründer Osni. Roketas Gewinnership, die SM Nr.1, steht im Hintergrund auf dem Foto links. Das Tattoo auf ihrer Brust ist eine Hommage an die Firma ihres Vaters. Im Galaxion Jahr 9031 spielen die Magrela Schiffe eine traurige Rolle in der Geschichte von *Cosmic Motors*. Als Fritz Redooa seinen Bruder und *CoMo* Mitbegründer Osni zu einem Abstecher in den Rennschiffen seiner Töchter überredet, kommen beide Männer bei einem dramatischen Zusammenstoß ums Leben. Osni, das Genie, das das Schiff eigenhändig konstruierte, hatte keinerlei Flugerfahrung. Die Brüder hinterließen *Cosmic Motors* in der Blütephase seiner bisherigen Geschichte. Nur der ungebrochenen Ambition von Roketa und LaGata ist es zu verdanken, dass die Erfolgsgeschichte von *CoMo* weitergeht.

TAOOA

S.67 Der Planet Mujofa ist der einzige Planet des Galaxion-Systems, der keinen Frieden findet. Während im Rest der Galaxie die Kriegsflotten für sportliche Wettkämpfe oder den Zivilgebrauch entschärft werden, bleibt der Planet Mujofa bis heute eine traurige Erinnerung an die von Kriegen geprägte Vergangenheit der Galaxie. Der TAOOA, produziert von *CoMo* Konkurrent ASTROCON, ist ein schwerer Lichtstrahl-Kanonenbomber für die Bodenzielattacke. Die beiden 505 mm-Kanonen erzeugen Lichtstrahlbomben mit traumatisierender Wirkung. Die fünfköpfige Crew arbeitet gut geschützt in dem schwer gepanzerten Cockpit. Der Pilot und der Navigator sitzen vorn, hinter ihnen starren die beiden Waffenoffiziere auf die Einsatzhologramme. Das fünfte Mitglied ist ein Nachkomme des kleinen TAOOA-Stammes. Nur sie können mit ihren seltenen Fähigkeiten solche zerstörerischen Lichtstrahlen an einem Interface komponieren. Diese bemitleidenswerten Kreaturen werden unter Zwang an Bord gehalten, für ihre Befreiung setzten sich bisher ergebnislos viele Gruppierungen ein. **S.68** Zwei Kanonen und ein Cockpit, das ist alles, was den TAOOA Kanonenbomber formell ausmacht. Um den Kanonen noch mehr Dominanz zu geben, fiel die Entscheidung, die Kabine nach unten zu verlegen. Die Skizze rechts unten gab die Designrichtung für den endgültigen Entwurf vor. **S.71** Das zylindrische Cockpit benötigte eine Art Nase, da man jegliche Art von Fahrzeugfront unbewusst mit einem lebenden Gesicht assoziiert. Fehlt eine Komponente, empfinden wir unbewusst, dass etwas fehlt. Die höckerige Bugnase gibt dem TAOOA den Look eines fliegenden Tieres. Zwischen den lockeren Skizzen auf S. 70 und dieser präzisen Zeichnung baue ich einfache 3D-Modelle, um mein Design zu überprüfen. Außerdem helfen die einfachen Modelle, detaillierte Zeichnungen wie diese zu erstellen. Die untere Zeichnung entpuppte sich wiederum als gute Vorlage für die fotorealistische Illustration auf S.75. **S.73** Zwei TAOOAs über dem wolkenverhangenen Mujofa. An der Bordwand der Schriftzug „Sweet Little Gata". Jedes TAOOA-Geschwader gibt sich einen Codenamen, der in Kampfeinsätzen Verwendung findet. Als Schiffsverzierung habe ich eine Figur im Pinup-Style entworfen, sie verleiht dem verchromten TAOOA das gewisse Etwas (s. auch S. 75). Das 3-D Modell auf dieser Seite ist noch nicht fertig, aber gut genug, um mit Perspektive und Ausleuchtung zu spielen. Meist beginne ich mit Schwarzweiß-Bildern, um mich auf die Komposition zu konzentrieren. Beim Nachstellen von Luftaufnahmen inspirieren mich Fotos etablierter Flugzeugfotografen, wie z.B. John M. Dibbs, Erik Hildebrandt, Mark Meyer oder Philip Makanna. Auch Flugzeugmaler, wie der wunderbare William S. Phillip oder R.G. Smith, bieten einen unendlichen Fundus an Inspiration. **S.75** Ein voll verspiegelter TAOOA Lichtstrahlbomber schwebt im Standby-Modus über dem staubigen Wüstenboden von Mujofa. Die junge, kampferprobte Crew posiert stolz vor dem Schiff, gezeichnet von der ölgetränkten Luft im Cockpit. Links gut zu erkennen, die Lichtstrahl-Austrittsdüse des Kanonenrohrs, und die mittig angeordnete Hauptturbine. Unten: Im allgemeinen Friedensprozess der gesamten Galaxie steht die Weiterverwendung von altem Astrocon Kriegsgerät in keinem guten Licht. Das Unternehmen distanziert sich heute offiziell von seiner militärischen Vergangenheit. Geheimdienstberichten zufolge werden aber immer noch Ersatzteile für Kriegsgerät produziert. Nächste Seite: Eine historische Ansicht von einer TAOOA-Einheit auf ihrem Weg zu einem Mujofa-Schlachtfeld. Die wunderbaren Farben, in die die Schiffe von der späten Mujofa-Sonne getaucht werden, können nicht über den traurigen Hintergrund der Szene hinwegtäuschen. Einheiten dieser Größe haben furchtbare Zerstörung auf dem leidenden Planeten angerichtet. Der Trend zeigt ein leichtes Nachlassen der Konflikte, was ein wenig Hoffnung geben kann.

DJADO FLOTTE

S.79 Die DJADO FLOTTE ist ein unbewaffneter Verbund von Luftschiffen und Bodenfahrzeugen, die im Service der Prinzessin von Panga-Ipoh stehen. Panga-Ipoh ist ein riesiger Wüstenplanet mit einem niedrigen technischen Niveau. Die Uhren ticken langsam hier. Auch die Flotte der Prinzessin bewegt sich behäbig durch die Wüsten, aber mit allem erdenklichen Komfort. Das Herz der Flotte ist die „Incisalis", das Schiff der Prinzessin und ihrer privaten Diener. Es wird ständig von einem baugleichen Schwesterschiff begleitet, um Angriffe von Piraten zu zerstreuen. Die Schiffe sind mit Gasen unterschiedlichster Eigenschaften gefüllt, die den Entwicklern von *Cosmic Motors* viel Gestaltungsfreiraum geben. Die „Incisalis" wird von einer Vielzahl Schiffen begleitet, die Güter und Ersatzteile transportieren, Köche, Bedienstete und Sicherheitsteams. **S.80** Das Djado-Projekt ist das älteste in diesem Buch. Einige Skizzen sind von 2000 (Erdjahre), aus meine Diplomarbeit an der FHG Pforzheim, der deutschen Entsprechung zum Art Center Pasadena. Es waren meine ersten Schritte im Entertainmentdesign, die sieben Jahre später in diesem Buch nicht fehlen dürfen. Die Bedingungen auf dem Wüstenplaneten Panga-Ipoh sind rau. Starke Erosionen haben den einst grünen Planeten in eine Sandkugel verwandelt. Glücklicherweise ist der Ozeanplanet Canoa-Quebrada ein direkter Nachbar, von dem pausenlos aufbereitetes Wasser importiert wird. Der Planet wird von der Königsfamilie Panga regiert, deren Prinzessin eine friedliche Botschafterin ist. *Cosmic Motors* wurde mit dem Bau ihrer Reiseflotte beauftragt. Ich fand, zur ruhigen und graziösen Protagonistin passt ein Luftschiff am besten. Diverse Auftriebsgase vorausgesetzt, können die Ballons freie Formen annehmen. Andere Fahrzeuge wiederum sind bodenständige Hybride aus Autos und Ballons. Sie ergeben ein abwechslungsreiches Bild, wenn die Flotte durch die Wüsten zieht. **S.83** Die Schiffsbrücke und die Turbinenhülle der „Incisalis". Ein paar Figuren verdeutlichen die Größe. Zwei Generatoren kontrollieren über ein wirres Rohrsystem den riesigen Ballon. Darunter liegt die Kapsel des Propellerantriebs. **S.85** Einige Schiffe der Flotte. Links oben, die „Volucellas", die Bedienstete beherbergt. Darunter die luxuriöse „Melinius" für Diplomaten. Die „Saprinius" mit Zwillingsballons ist für Gäste der Prinzessin reserviert. Oben die Ansicht der 225 Meter langen „Incisalis", dem Schiff der Thronfolgerin und ihrer Angestellten. Es hat nur Proviant für zwei Tage an Bord, da die Flotte täglich ein gemeinsames Nachtlager bildet. Unten rechts, die Kabinen der "Incisalis", die unter der Ballonhülle im Schatten hängen. Zum Trimmen des Schiffes können sie verfahren werden. Auf S.86, ein unplanmäßiger Stopp der Flotte in der brütenden Hitze von Panga-Ipoh. Der Antrieb des Hauptschiffes ist defekt. Ein Karawane,

J. Rainbow

das übliche Transportmittel auf dem Wüstenplaneten, liefert Ersatz. Eine weitere Karawane bringt frische Köstlichkeiten, mit denen die Kombüsenschiffe aufgefüllt werden.

DETONATOR

S.89 Der *Cosmic Motors* DETONATOR V8 6.0 ist ein angsteinflößender Straßenkreuzer auf zwei Rädern, angetrieben von einem brutalen 6 Liter V8 Motor. Das Bike besitzt keinen sichtbaren Rahmen. Ein optisch voller Block nimmt die zentralen Komponenten wie Antrieb, Aufhängung und Lenkung auf. Die Frontachse ist ein aufwendiges Hebelsystem, die Lenkung läuft über einen plasmamagnetischen Schlitten, der Signale vom Piloten über den digitalen Lenker erhält. Das Projekt begann mit einer puren, funktionslosen Skulptur, die für eine *Cosmic Motors* Veranstaltung in den Headquaters des Unternehmens entstand. Die Skulptur fand reges Interesse, und die Entwicklungsabteilung von *CM* stellte zwei Prototypen (Nr.1 & 2) auf die Räder. Bevor eine limitierte Auflage von acht weiteren Bikes starten konnte, waren diverse Änderungen an der Aufhängung, der Sitzposition und den Proportionen nötig. **S.91** Die Skizze unten links kam meiner Idee am nächsten, ein so dynamisches Produkt wie ein Bike aus simplen, blockigen Volumen zusammenzusetzen, ohne es plump wirken zu lassen. Der sichtbare V-Motor dominiert die Anordnung aller weiteren Features und bildet den grafischen Mittelpunkt der Maschine. Erst im späteren Verlauf und mit immer realistischeren Bildern des Bikes begann ich, den Bauteilen auch Funktionen zu geben. Das führte kurz vor Projektende zu einer dramatischen Veränderung der Proportionen, die sich aber positiv auswirkte. **S.93** Das Konzept war also folgendes: Eine Fahrt auf dem DETONATOR Bike soll den Pilot fast überfordern ob der schieren Kraft der Maschine, ohne dabei aber lächerlich zu wirken. Und diese Balance muss sich im Design widerspiegeln. Den Fahrer direkt auf einen riesigen Motor mit zwei Rädern zu setzen, lag demnach nahe. Das Ergebnis wäre aber eher ein mechanisches, offenes Vehikel, ohne Flächen und Formen. Ich blieb also bei dem ursprünglichen Konzept, das auf der nächsten Seite als fertiges DETONATOR Design zu sehen ist. Dieses übermotorisierte Monster verbindet eine mechanisch-geometrische Formensprache mit klassischen Bike-Designfeatures. **S.95** Oben die Schlüsselskizze. Diese kleine Zeichnung vereint alle Designfeatures. Die präzise Kugelschreiber-Illustration darunter zeigt den Prototypen Nr.1, mit dem hohen Sattel und den seitlichen Krümmern, die ab Nr.3 verändert wurden. Das Pinup-Mädchen verdeutlicht die Größe der Maschine. **S.96** Die vollständige DETONATOR Kollektion umfasst zehn Bikes. Der massiven Quaxium-Skulptur folgten nach stürmischer Nachfrage zwei fahrbare Prototypen, die Nr.1 in blauorange und Nr.2 in rot-weiß. Bis zum ersten Produktionsbike Nr.3 wurde das Projekt einigen Änderungen unterzogen. So sind die Bikes ab Nr.3 länger und tiefer, die Sitzposition ist neu und der Auspuff sitzt an der hinteren Schwinge. Die Modelle Nr.3–9 sind die endgültigen Verkaufsmodelle, und führen ihre Besitzer auf Bikeshows und Events auf dem ganzen Tarra-I Planeten. Die Nr.9 ist die unumstrittene Krönung der Kleinstserie. Die verarbeiteten Materialien sind extrem selten und adeln es zu einem unerschwinglichen Sammlerstück. **S.98** Draufsicht auf das Bike Nr.2, eines der beiden Prototypen. Gut zu erkennen sind die außen liegenden Auspuffkrümmer. Da der Pilot Verbrennungen an den Beinen riskiert, wurde der Auspuff ab dem Produktionsbike Nr.3 an die Hinterradschwinge verlegt. Rechts eine Skizze der Vorderradschwinge mit Dämpfern, Umlenkpunkten und dem magnetischen Lenkschlitten. Nächste Seite: Zu erkennen sind die Bikes an den laufenden Nummern auf den Radabdeckungen. Für Bike Nr.6 war eine teuflisch schwarze Lackierung nahe liegend.

NEMBIQUARER

S.105 Der NEMBIQUARER Reisetruck war ursprünglich eine Entwicklung des Militärs. Doch als der Tarra-Frieden III lang andauernde Hoffnung über den Planeten brachte, wurde das Projekt vorzeitig eingestellt. Nach Jahren wurde das Projekt für zivile Zwecke wiederbelebt. *Cosmic Motors* erwarb die Konstruktionspläne von Astrocon und entwickelte auf dieser Basis eine Flotte von Supertrucks. In den Sumpfgebieten des Planeten Tarra erfüllen diese Fahrzeuge in Charterflotten die höchsten Ansprüche von betuchten Reisenden. Zwei Sportversionen des Trucks werden von Addi Oil Racing in der berüchtigten TransTarra Rallye eingesetzt. **S.107** Den Look des NEMBIQUARER Trucks hatte ich nicht gleich vor Augen. Ich brauchte viel Papier, um eine Designrichtung zu finden, da ich kein vergleichbares Fahrzeug kannte. Doch die ersten Entwürfe waren zu massiv und nicht radikal genug. Trotz der Größe von über 14 Metern wollte ich ein filigranes Vehikel. Also stand wieder einmal die Formel 1 Pate, mit einem gestauchten Körper und langer hoher Nase. **S.109** In der kleine Szenen-Skizze links versprach der Truck die gewünschte Mischung aus Gigantismus und Eleganz. Die spontane Idee, der riesige Wagen ziehe eine große Yacht und dämmert parkend vor einer viktorianischen Kulisse, gefiel mir. Das Projekt bekam einen luxuriösen Spirit, weg von dem ursprünglich geplanten Arbeitstier. Eine Art unbezahlbarer Privatjet für den Boden, für Könige, Fürsten und Charterunternehmen. Oben noch ein älterer Entwurf des Trucks, der mit acht Rädern, drei Stockwerken, Garage und Sommergarten etwas zu monumental ausfiel. **S.110** Das Design steht fest. Die untere Komposition zeigt gut die Entstehung der Volumen. Nur die eckigen Fenster wirken noch zu militärisch, und die filigrane Front braucht ein visuelles Gegengewicht zum schweren Heck. Dafür installierte ich beim fertigen Modell einen Zusatzkörper zwischen den Vorderrädern, der Generatoren, Lampen und eine riesige Winde aufnimmt. Rechts ein virtuelles Skalemodell der Rallye-Version, das mit frischem Grundierlack auf meinem Schreibtisch steht. **S.113** Ein produktionsneuer *CM* NEMBIQUARER Truck einer Chartergesellschaft wartet im Morgenlicht auf betuchte Gäste, die elektronischen Nabenmotoren grummeln leise im Aufwärm-Modus. Derweil vertreiben sich die Stewardessen in ihren aufreizenden Uniformen die letzten Minuten mit Klatsch und Tratsch über die Piloten. Die Maschine ist startklar für einen weiteren Trip in die Sumpffelder von Tarrapolus, wo findige Geschäfts-leute versteckte Cratomium-Vorkommen aufspürten, ein sehr gefragter Rohstoff auf Tarra III. Links eine Schnittzeichnung, die die Aufteilung der Kabine illustriert. Hinter dem beengt sitzenden Pilotenduo findet sich ein Raum für die beiden Hostessen, die Delikatessen zubereiten, die im hinteren, großzügigen Teil der Kabine von den 2-4 Passagieren genossen werden. Die gesamte Front ist mit Hightech voll gestopft. Der Octa Craqium Core Cristal Generator erzeugt enorme Energie, um die sechs Achsmotoren zu betreiben. **S.115** Links der ausgediente Propellerantrieb des Trucks. An diesen speziellen Vorderrädern lässt sich gut erkennen, dass der Wagen für den Einsatz in Sumpfgebieten des Tarra Planeten konzipiert war. Der von der *Cosmic Motors* Nachwuchsabteilung entwickelte Propeller sollte durch eine 90 Grad-Drehung der Vorderräder in tiefen Gewässern wirksam werden. Die Konstruktion versagte in den Tests kläglich, der NEMBIQUARER bekam keine amphibische Zulassung der Behörden. Die Weiterentwicklung wurde eingestellt, geblieben sind die Propeller als stumme Zeugen. Diese Seite: Eine Charterversion des Trucks wartet auf eine Generalinspektion. Man beachte die großen Scheinwerfer und die riesige Frontwinde, mögliche Lebensretter in den verlassenen Sumpfgebieten. Nächste Seite: Eine Hostess auf dem Heimweg, nach einer langen Schicht auf einem Chartertruck. Im Hintergrund, ein polierter Nembiquarer im Sonnenlicht von Tarra III. Auf S.118 eine Nahaufnahme der Rallye-Version. Leichtere Craqium-Motoren, 4 Räder, ein Dachrack, Ketten, Schaufeln und die Rennlackierung sind die auffälligsten Unterschiede zur Serienversion.

GALAXION

S.121 Der GALAXION 5000 Streamliner ist ein glamouröses Luxuscoupé, das auf Tarra-I erhältlich ist. Es basiert auf dem erfolgreichen Galaxion 3000, und wurde 9086 präsentiert. Mit seinen atemberaubenden Flügeltüren sorgt es für einen standesgemäßen Auftritt am roten Teppich. Sowohl die modernen Ausläufer der royalen Oberschicht als auch betuchte Celebraties und Diplomaten lassen gern diesen großzügig proportionierten und überaus kraftvollen Wagen vorfahren. Angetrieben von einem Xenoramium-Kerngenerator gleitet er mit einem dumpfen Grollen über den Asphalt. Die transluzent weiße Karosserie besteht aus bioinspiriertem Chitinium, das auf Farmen auf dem Canoa-Quebrada-Planeten gezüchtet wird. **S.123** Die Designvorgaben waren ziemlich großzügig. Ich wollte ein großes, elegantes Coupé. Ob es einen Limousinen-Touch hat, eine extra Chauffeurskabine, ein langes oder kurzen Heck – all das ließ ich offen bis eine Skizze es auf den Punkt brachte. Die Skizze ganz oben hatte alles, was der GALAXION braucht. Eine sportwagenartige Front und ein stromlinienförmiges Heck mit abgedeckten Rädern. Eine andere Skizze, direkt oben, lieferte die Idee für die Tür. Eine wuchtige Flügeltür, die auf jedem Empfang für Staunen sorgen würde. Der ungewöhnliche Fugenverlauf sorgt für eine einzigartige Türform. **S.124** Solche präzisen Skizzen sind meine Leidenschaft. Die mit der eleganten Lady entstand nach Vorlage der Zeichnung auf S.123. Dieser Entwurf hat eine extra Kabine für den Chauffeur vor den beiden Passagieren. Der fertige Entwurf später hat ein normales Layout mit nur zwei Sitzplätzen. Man beachte den Stauraum in der riesigen Türöffnung. **S.126** Szene eines Empfangs. Die Linienzei-

L.Rainbow

chnung zeigt den Wagen, wie ich ihn mir vorstellte – ein elitäres Paar entsteigt mit stolzer Haltung. Die hier gezeigte Schiebetür kam nicht in Frage – in geöffnetem Zustand verbirgt sie zu viel von der eleganten Wagenlinie. Die andere Skizze zeigt eine Prinzessin, die in ständiger Begleitung ihres weißen Tigers reist. Er würde im Heck standesgemäßen Platz finden. Auf dieser Seite kann man den Einfluss erkennen, den ich von Syd Meads Bildern habe. Er ist Meister im Komponieren von Szenen, die Autos und Menschen in eleganter Verbindung zeigen, umgeben von atemberaubenden Kulissen, Farbe und Licht. **S.128** Eine sensibel getrimmte Seitenansicht ist im Automobildesign unerlässlich. Die besten Designideen funktionieren nicht auf einem schlecht proportionierten Volumen. Täglich von Autos umgeben, sind jedermanns Sinne für dieses Genre von Industriedesign besonders empfindlich, selbst wenn vielen Betrachtern nicht bewusst auffällt, was ihnen gefällt oder was sie stört. Bei diesem Entwurf schob ich die Kabine später noch weiter nach hinten, und die abfallende Schulterlinie wich einer ansteigenden. Das Auffälligste ist aber die Fenstergrafik. Ich wollte die großen, weißen Flächen mit einer starken, fließenden Grafik aufbrechen, was am besten in der Draufsicht funktionierte. **S.131** Die obere Skizze zeigt eine dramatische Flächenarchitektur, die die Karosse in Teile aufbricht, aber trotzdem einen First Read aus der Entfernung erzeugt. Der untere, finale Entwurf für die Front bedient sich eher klassischer Zutaten. Nur der zusätzliche, in die fließenden Formen der Haube integrierte Lufteinlass bricht mit Konventionen. Meine Arbeit als Autodesigner ist inspiriert von drei Kollegen: Christian Felske, Tancredi de Aguilera und Sasha Selipanov. Ihr visionäres Verständnis für Formen, Flächen, Designthemen und Perspektive habe ich so noch nie gesehen. Vor allem sie, und natürlich viele andere, sind eine ständige Motivation für mich. Links, die Felge des GALAXION. Ich liebe 6-Speichenräder und zeichne sie instinktiv an fast jedes Auto. Soll man mir Engstirnigkeit vorwerfen – sie haben einfach den besten Stance. Diese hier sind sehr dreidimensional, mit hohlen Speichen und dem Logo hinter Glas. Die Lampen sind Cratomium-Beamer und die Karosse besteht aus biosyntheziertem Chitinium vom Planet Canoa-Quebrada. **S.132** Ein fertiger GALAXION in einem rot ausgelegten *CoMo* Studio. Die schieren Dimensionen des Coupés, gepaart mit den Flügeltüren, sorgen für einen spektakulären Auftritt. Nicht jeder kann auf Tarra I einen solchen Wagen erwerben. *CoMo* erwählt sorgfältig die Käufer, um die Exklusivität zu erhalten. Die flache Silhouette, die fliessende Verschmelzung von Glas und Karosse und das spektakuläre Fliessheck mit abgedeckten Rädern ergeben einen eleganten Look, ohne zu pompös zu wirken. Das schmale, elegante Heckfenster bietet kaum Sicht, deshalb sind an den Seiten des Wagens Weitwinkelkameras montiert. **S.134** Trotz seines Topspeeds von 531 km/h geht es beim GALAXION nicht um Kraft. *CoMo* wollte ein Statement für schlichtes Design und neuartige Grafik setzen. Die Frontansicht zeigt das deutlich. Von der Frontscheibe zieht sich ein Glasband über die Haube bis in die im Ruhezustand opaken Frontleuchten. Ausgestellte Radhäuser verstärken den Stance des 6 Meter langen Wagens, der trotz seiner Größe filigran und leicht wirkt. Zwei lange Antennen sorgen für exzellente Navigation. Offiziell ist der GALAXION weiß. Das liegt am verwendeten Chitinium, einem Muschelrohstoff vom Canoa-Quebrada Planeten. **S.136** Die inoffizielle „Black Edition" des GALAXION. Wegen seiner dominanten Präsenz auf dem Asphalt erregte der Wagen die Aufmerksamkeit der Unterwelt. Es sind einige Versionen bekannt geworden, die in schwarzem Finish mit Waffen vollgestopft sind. Das hier gezeigte Exemplar ist eine besonders geschmackvolle Interpretation eines Gangsterschlittens, inklusive dem obligatorischen Cellokoffer. Die skandalös gekleideten Gangsterbräute sorgen für Ärger mit Stil.

GRAVION

S.141 Der *CM* GRAVION ist ein Hochleistungsrennwagen, 9035 erstmals gezeigt. Sein Erfolg zementierte die ungebrochene Kraft von *Cosmic Motors* nach dem tragischen Tod der beiden Gründer 9031. Der Wagen tritt in einer neuen Rennserie an, dem Gravion-Cup auf Glancury. Dieser Planet ist ein Tummelplatz für Rennenthusiasten aus der gesamten Galaxie. Das auffälligste Feature des GRAVION ist seine Asymmetrie. Um Kosten zu sparen, suchte *CoMo* nach einem Antrieb aus den eigenen Regalen, und bediente sich einer Kühlturbine des „SEXY MAGRELA" Rennschiffes. Es hat Furcht einflößende Daten für einen kleinen Leichtbau-Rennwagen. Es basiert auf Laser-Fusionstechnologie und liefert den Strom für die hinteren Achsmotoren. Die Turbine ist so groß, dass der ganze Wagen einfach um sie herumgebaut wurde. Es gibt schnellere Wagen in der Galaxie, aber über 2080 km/h versprechen schon einen Höllenritt. **S.143** Ich kann nicht behaupten, Rennwagen seit meiner Kindheit zu lieben. Erst mit 13 Jahren begeisterte ich mich für die Rallye Dakar, vor allem, weil die Medien meines Landes wegen der Erfolge tschechischer Hersteller intensiv berichteten. Bunt bemalte Trucks, die durch die Wüste donnern - das hat mich nachhaltig beeindruckt, und ich fing an, meine eigenen Rallyetrucks zu malen. Anfang der 90iger interessierte ich mich auch für Straßenrennen, und wieder Dank der Medien, die wegen des aufstrebenden Fahrertalents Michael Schumacher jeden Fernsehsonntag in ein Rennspektakel verwandelten. Weniger die Fahrer als die Technologie und der Spirit faszinierten mich. Endgültig zum Rennfan avancierte ich 2001, als ich einen Formel 1-Test in Barcelona hautnah miterlebte. Neben einem hochdrehenden F1-Motor zu stehen, war erschütternd. Seit dem habe ich Respekt für alle Rennfahrer und ihren Sport, und begeistere mich für jegliche Art von Rennen: Le Mans, el Mirage, NASCAR, das Goodwood Revival, den America's Cup oder das Reno Air Race. Im GRAVION Projekt versuche ich alle diese Einflüsse zu vereinen. **S.144** Die Skizze auf S. 143 zeigt einen Rennwagen, der auf einem Anhänger schwebt. Rennfans importieren die Wagen von anderen Planeten und müssen Gravitationsgeneratoren installieren, um die Autos auf ihren Planeten zu fahren. Dieser Entwurf zeigt einen jetgetriebenen Wagen, mit zwei riesigen, seitlichen Lufteinlässen. Da es ein Flatracer ist, spielt die eingeschränkte Sicht keine Rolle. Die Kabine und die Fenster sind grafisch mit der Front verbunden. Die hohe Finne war nötig, um die extreme Breite des Autos zu kompensieren. Wie sicher auffällt, hat der Pilot keine Sicht nach vorn. Der steuert den Renner wissend, denn alle Umgebungsinformationen werden in sein Hirn projiziert. Die Fenster sind jedoch nötig, um Klaustrophobie vorzubeugen. **S.146** Ich begann, das Design von S.146 in 3D zu modellieren, als ich über eine alte Skizze stolperte. Die Draufsicht auf ein Rennmonster, inspiriert von einem wunderbaren, asymmetrischen Rennwagen, den das Granatelli-Team für das Indy 500 Rennen 1967 aufstellte: den STP-Paxton Turbinenwagen. Ich überdachte mein bisheriges Design und entschied, noch einmal zu beginnen. **S.148** Die ersten Schritte auf dem Weg zum endgültigen GRAVION. Die untere Skizze ist noch zu konventionell, auch wenn ich den militanten Look der Maschine mag. Ich machte einige freie Skizzen, und ich fand eine Frontansicht, die genau das hatte, was ich suchte. Eine Turbine, die den gesamten Wagen bestimmt, und eine seitliche Kabine, die rotierend die Seitenkräfte kompensiert. **S.150**. Alle Skizzen hier beruhen auf der Frontansicht von S.149. Eine Hauptkörper, der sich eng um die Turbine legt, weitgehend frei von Flügeln und Spoilern. Das Heck wird von einer zentralen Düse bestimmt, die bei diesem Entwurf jedoch eher eine harmlose Abgasdüse ist, da der Wagen jetzt von riesigen Nabenmotoren beschleunigt wird. Die Düse emmitiert ein blaues kaltes Gas. **S.152** Die fühlerartigen Antennen nehmen Kameras und Sensorik auf, die den blind steuernden Fahrer mit Informationen versorgen. Nur durch die Hirnprojektionstechnologie war eine freie Gestaltung des Cockpits möglich. Oben gut zu erkennen: die drehbare Kabine. Die extremen Seitenkräfte, die bei Gravion-Cup-Rennen auftreten, wirken dadurch in Körperachse auf den Piloten. Um 90 Grad gedreht, ermöglicht sie auch einfachen Zugang, wenn der Wagen für Wartungsarbeiten auf der Seite steht (s. Titelbild). Die nabenlosen Räder verringern die bewegte Masse, und Plasmafeldprozessoren sorgen für atemberaubende Verzögerungen. Das hier gezeigte GRAVION Team trägt die Namen meines Großvaters und Vaters, Alfred & Dietmar Engineering Co. **S.154** Diese beiden Ansichten des GRAVION sind die besten Blickwinkel auf den Wagen. Sie zeigen klar die asymmetrische Architektur mit der weich geformten Hülle, die sich eng um die Turbine legt und in der Auspuffdüse endet. Fließend integriert die seitliche Kabine. Der Körper endet vorn abrupt mit einem riesigen Lufteinlass, aus dem eine scharfkantige Nase schießt. Die hinteren Antriebsräder sind Meisterwerke der *CoMo* Betriebe. Der Gummi wird konstant durch Heizstäbe auf Temperatur gehalten, die durch ihre diagonale Anordnung das Abrollverhalten nicht beeinflussen. Der Reifendruck kann über integrierte Displays von der Boxencrew justiert werden, diese Anzeigen dienen während des Rennens als Heckleuchten. Die Nabenmotoren vom Typ RW 6000 überlappen die inneren Reifenflanken und beschleunigen den Wagen auf über 2000 km/h. Nachdem die Geschäfte nach dem Tod der Redooa Brüder 9031 ins Stocken gerieten, markierte der rekordbrechende GRAVION den Neuanfang einer glorreichen Ära von *Cosmic Motors*.

ENDE

L.Rainbow



Special thanks to all these people and many more:

Design Feedback
Alexis Bugga Martot, Christian Felske, Patrick Faulwetter,
Sasha Selipanov, Syd Mead

Inspiring Friends
Adriano Peligrini, Alexander Buckan, Achim Anscheidt, Anders Warming, Ben Payne, Benoit Jacob, Boris Jacob, Camilo Pardo,
Chris Gudima, Chris Hrabalek, Christopher Daniels, Claas-Dieter Connor, Domagoij Dukec, Doug Chiang, Felix Fabian, Jordan Meadows,
Leslie Lau, Mario Majdandzic, Michael Ani, Nader Faghihzadeh, Pontus Fontaeus, Raphael Bretecher, Robert Lesnik,
Soomin Choe, Syd Mead, Tancredi de Aguilera, and all these talented artists out there

Book Feedback
Dylan Cole, Neville Page, Ryan Church, Scott Robertson

Guest Artists
Dylan Cole, Matte Painter (p. 37, 38, 46); Erik Skoglund, Alias Modeler (surface finish "Galaxion" p. 121)
Ben Mauro (page 36); John Park (page 34, 36)

Pilot Models
Alexis, Christian, Dad Dietmar, Ericinha, Judith, Julia, Patrick, Prong, Rainer, Sasha, Soomin

Answering CG Questions
Chris Nicol, Frank Hübbe, Marc Osborne, Marc Pasco, Rex Sander

A Special Thanx Also To
Sis Antje Simon, Alan Nala Macey, Anja Klausch, Mutsch Bruni, Chris Ayers, Erica, Eric Ng, Eziquiel Pitton, Jeff Nield,
Jens Fischer, Jürgen Albamonte, Michael Schüdde-Bormann, Nick Gronenthal, Peter Schober, Sam Schneider

Book Prelaunch Support
Chris Bangle, Dylan Cole, Freeman Thomas
Harald Belker, Ryan Church, Syd Mead

Design Studio Press
Daniela Tomas, Marsha Stevenson, Melissa Kent, Michiko Suzuki Durinski,
Scott Robertson, Tinti Dey

3D Software Partner
Autodesk Inc.
Chris Cheung, Paul Dyck, Rosa McDermott

Autodesk® AliasStudio™

AUTODESK®
MAYA®

designstudio PRESS

www.danielsimon.net
www.cosmic-motors.com
www.designstudiopress.com
www.autodesk.com

DANIELSIMONSTUDIO

COSMIC MOTORS™

THE PEOPLE ABOVE ARE FROM ALL OVER PLANET EARTH

E.Rainbow

other titles by design studio press:



ISBN 0-9726676-0-1 paperback



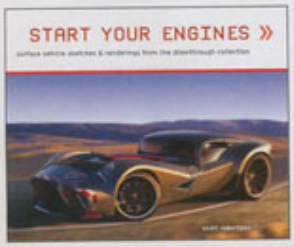
ISBN 1-9334920-2-3 paperback



ISBN 0-9726676-7-9 paperback



ISBN 1-9334925-1-1 paperback



ISBN 1-9334921-4-7 hardcover
ISBN 1-9334921-3-9 paperback



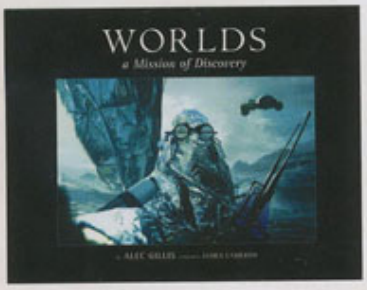
ISBN 1-9334921-6-3 hardcover
ISBN 1-9334921-5-5 paperback



ISBN 1-9334921-8-X hardcover
ISBN 1-9334921-7-1 paperback



ISBN 0-972-6676-8-7 hardcover
ISBN 0-972-6676-4-4 paperback



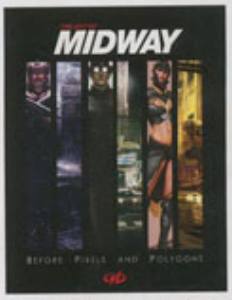
ISBN 0-9726676-9-5 hardcover



ISBN 0-9726676-6-0 hardcover
ISBN 0-9726676-5-2 paperback



ISBN 1-933492-00-7 hardcover
ISBN 1-933492-01-5 paperback



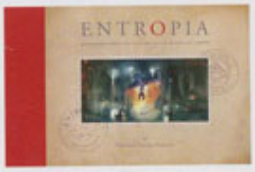
ISBN 1-933492-19-8 paperback



ISBN 0-9726676-3-6 hardcover
ISBN 0-9726676-2-8 paperback



ISBN 1-933492-06-6 hardcover
ISBN 1-933492-07-4 paperback



ISBN 1-933492-04-X hardcover



ISBN 1-9334920-8-2 hardcover
ISBN 1-9334920-9-0 paperback

To order additional copies of this book
and to view other books we offer, please visit:
www.designstudiopress.com

For volume purchases and resale inquiries please e-mail:
info@designstudiopress.com

To order copies of the DVDs
and to view other DVDs we offer, please visit:
www.thegnomonworkshop.com

Or you can write to:
Design Studio Press
8577 Higuera Street
Culver City, CA 90232

tel 310.836.3116
fax 310.836.1136

designstudio PRESS

L.Rainbow

"Daniel Simon has taken concept design to the next level with this book. His work is futuristic and fantastic, yet photorealistically rendered and refined to the last production detail. This is what no-excuses concept design looks like."

Ryan Church Art Director
Star Wars: Episode II and Episode III, War of the Worlds, Avatar

"Designers love to be inspired as much as they love inspiring others; for this, Daniel Simon is a gift to us all. Daniel uses his powers of visual believability to make the incredible seem achievable. He gives us a technically fantastic future a passion and emotion to strive for... truly amazing."

Chris Bangle Director of BMW Group Design
BMW, MINI, Rolls-Royce

"*Cosmic Motors* is one of those cases in which the work is so good it makes you question your own abilities. The detail and execution of Daniel's modeling is second to none, but it really comes together because his level of creativity is inspiring."

Harald Belker Concept Designer
Minority Report, Batman & Robin, Armageddon

English

Come explore the vehicle designs of a futuristic, faraway galaxy where hyperreality and hyperspeed exist as part of everyday life. Spaceships, pods, race cars, giant cargo balloons, and glamorous dream cars are shown from conception to completion in these pages. Elegant creatures complete every scene.
Daniel Simon is an internationally acclaimed car designer who has worked on futuristic concepts for such automakers as Bugatti and Lamborghini. *Cosmic Motors* is a must-have for car fans, designers and artists. Each chapter shows the styling process of a unique vehicle, from first ideation sketches to the final detailed 3-D models to the final photo-realistic full-spread renderings. Join Daniel in this virtual showcase of visionary design!

Deutsch

Cosmic Motors entführt den Leser in eine Traumwelt voller futuristischer Fahrzeuge. Die Design-Entstehung von Raumschiffen, Rennwagen, Kapseln, Luftballons und anderen fantastischen Vehikeln wird in Skizzen, Zeichnungen und farbenprächtigen Illustrationen gezeigt. Mit an Bord jeder Szene sind die eleganten Kreaturen dieser fernen Welt.
Daniel Simon – Schöpfer dieser Fiktion und international anerkannter Automobildesigner – arbeitete in den letzten Jahren für Marken wie Bugatti und Lamborghini. Dieses Buch dokumentiert seine komplexe Arbeitsweise, von präzisen Zeichnungen über unglaublich detaillierte Digital-Modelle, bis hin zur großformatigen Foto-Illusion!

Compressed by Dragon_Kim29
由德莱根-金 倾力压制并共享











$29.95
ISBN-13: 978-1-933492-27-8
ISBN-10: 1-933492-27-9
52995>
9 781933 492278

designstudio PRESS

WWW.COSMIC-MOTORS.COM
WWW.DESIGNSTUDIOPRESS.COM